CRONO

26 AÑOS

...OVILISMO S... ...ELTAS

EDICIÓN ESPECIAL DE LOS CAMPEONES

EL HOGAR DEL CAMPEÓN

El 2023 de Mariano Werner, piloto, padre, esposo y campeón de TC y TC Pick Up, junto a sus pilares: Micaela, Salvador y Rafael.

REPORTAJES EXCLUSIVOS: T. MARTÍNEZ (TCP); SCIALCHI (TCM); IANSA (TCPM); CRAPARO (TCPPK); VOLPI (F3M); L. PERNÍA Y T. MARTÍNEZ (TN); BASTIDAS, ETCHEVESTE Y CANGELARO (TP); J. DI PALMA, BOHDANOWICZ Y ROCA (TOP RACE); PIETRANERA, GUEVARA Y FORTUNATO (PROCAR).

LO QUE DEJÓ EL TC 2023 | CARRERA POR CARRERA | ESTADÍSTICAS

LA MARCA DE LOS CAMPEONES

CORVEN TIENE TODO LO QUE NECESITAS PARA TU AUTO

J. MANUEL URCERA

PASIÓN POR LO QUE HACEMOS

CORVEN®

www.corvenautopartes.com.ar

04 MARIANO WERNER: SEMBLANZA DE CAMPEÓN, ACÁ DE CARAVANA EN PARANÁ, CON LAS DOS COPAS.

STAFF

CRONO es una publicación propiedad de **Crono Producciones SRL**

Director honorario
Angel Enrique de la Fuente
Directora
Aida Fernandes Pereira
(aidafernandesp@yahoo.com.ar)

Redacción
Domingo Camarda
Fotografía
BH
Community Manager
Paula F. de la Fuente
Arte, Diseño y Diagramación
Victoria Marra

Producción Comercial y Publicitaria
Crono Producciones S.R.L
Cel: 011 15 4970-2867
Redacción y Oficina comercial
Tel: 011 4645-0272
grupocrono@yahoo.com.ar

RUS®
RIO URUGUAY SEGUROS
ASEGURADORA OFICIAL
WWW.RIOURUGUAY.COM.AR

CAMPEÓN TC TCPK 2023

BRINDA POR S

**El entrerriano se consagró campeón en dos de las categ
el Turismo Carretera, en el que consiguió su tercer título,**

3 MARIANO WERNER

RUS®
RIO URUGUAY SEGUROS
ASEGURADORA OFICIAL
WWW.RIOURUGUAY.COM.AR

SU MEJOR AÑO

**gorías más competitivas del automovilismo argentino:
, y el TC Pick Up, donde levantó el trofeo por primera vez.**

TC
TCPK

MARIANO WERNER
CAMPEÓN 2023

TEXTO: D.C. | FOTOS: BH

En 15 temporadas de TC, disputó 235 carreras y obtuvo 24 victorias, 56 podios, 28 poles, 60 series y 28 récords de vuelta.

Primero soñó con ganar una carrera. Después un campeonato. Pasó 12 temporadas corriendo en TC antes de alcanzar el primero. Pero el tiempo fue colocando las cosas en su lugar: las semillas sembradas con esfuerzo a lo largo de tantos años dieron varios frutos en los últimos cuatro, lapso en el que fecundaron tres títulos de TC y uno de TC Pick Up.

-¿Los estás disfrutando o seguís trabajando, como siempre?

-La verdad que me cuesta creer lo que hemos logrado hoy en día. Pero tampoco es que me detengo mucho a pensarlo. Un poco de cada cosa. Estamos ahí, entre el disfrute y otra vez a empezar a ordenar todo porque se viene otro año completo. Viste que esto no alcanza a terminar que ya tenés que empezar de vuelta. Pero bueno, con otra sensación, obviamente. Con el deber cumplido frente a una nueva temporada. Con la satisfacción de haber conseguido dos títulos en un año, algo que no se da todos los días.

-¿Cuál de los dos fue el más importante? ¿Cómo los viviste?

-Ah, bueno, obviamente el de TC es el más complicado de alcanzar, por la cantidad de autos, porque son 15 fechas y todo está en su máximo nivel. Si bien llegué con varios puntos de ventaja a San Juan, sentí la presión porque pueden pasar un montón de cosas. También fue difícil el de las camionetas, por la rivalidad, los pilotos y porque llegamos a la última fecha con una diferencia de puntos en contra. Entonces, cada desenlace tuvo su dificultad. Entiendo que son las dos categorías más difíciles de Argenti-

En 40 carreras dentro de la especialidad, obtuvo 9 triunfos, 4 series, 11 poles, 17 podios y 11 récords de vuelta. Lo sigue su compañero de equipo, Jakos.

na, en las que se pelea punto a punto y carrera a carrera durante todo el año.

-¿Frente a cuál te pusiste más ansioso?

-Je, ¡con las dos! porque con las camionetas estaba obligado a avanzar y en el TC estaba obligado a llegar. Parece sencillo pero en el automovilismo nunca hay nada seguro hasta que se baja la bandera de cuadros. Aunque lo parezca, objetivamente, ambas definiciones me obligaron a cumplir determinadas exigencias. Fueron siete días con algo de nerviosismo, por la preparación física y todo lo que rodea a una carrera. Festejamos un domingo en La Plata y el lunes ya estábamos con todos los chicos del TC pensando en el fin de semana siguiente, en la culminación de San Juan.

LAS TOSCAS Racing

PROFESIONALISMO Y AMISTAD

-¿Cómo se vivió el clima dentro del equipo? ¿De qué manera transcurrió el trato con los mecánicos en los momentos decisivos?

-Tengo una gran relación con ellos. Separo lo laboral de lo personal, porque muchas veces uno tiene afecto por el conjunto, pero no confundo el trabajo con amistad. Así como yo estoy en mi mejor momento, ellos también demostraron lo mismo como grupo. Cuando se está en formación hay mucha voluntad y falta experiencia. Y viceversa. Mucho tiene que ver la gente con la que te rodeás, los mecánicos, los sponsors y los que están detrás mío acercando un consejo. Acá pudimos conjugar todo: experiencia, pasión, que es la misma que cuando no teníamos ningún campeonato. Nunca se paró el

auto, la atención estuvo excelente y lo mismo cabe para "Rody" Agut, mi motorista. Con mirarnos ya nos entendemos. Eso lo logramos con tiempo y continuidad, estando en los detalles y confiando en el trabajo del otro.

-¿Te sentís en el mejor momento de tu carrera deportiva?

-Sí, sin dudas, en todo sentido: personal, deportiva y familiarmente.

-¿Trabajas con algún coach en la parte emocional o tu fuerza mental es producto de tu propia naturaleza?

-Por supuesto. El TC es cada vez más exigente desde lo físico y lo mental. Uno va escuchando o mirando, haciendo trabajos, observando a los demás, pero para mí no hay como la concentración que uno puede tener en determinado momento; en lo que hace y cómo lo hace. Hay que estar bien focalizado, es tan importante como alimentarse y descansar. Y también seleccionar formas de entrenar la concentración y la visión periférica

SALVADOR Y RAFAEL

-¿Tuviste que adaptar tu carácter en los últimos tiempos con la progresiva integración de tu familia a las carreras?

-Como soy con mi familia soy con el equipo y el resto de las personas. Tomo las cosas con mucho respeto, con las mismas ganas, profesionalismo y responsabilidad. Al menos, en mi caso, soy de la misma manera en los autódromos que en el taller o mi casa: me ubico con la misma disposición en mi rol de

Los miembros del Coiro Dole Racing celebran otro título en TCPK. Ya habían ganado el Torneo Presentación con Mazzacane.

85 AÑOS CICCARELLI JUNTAS

CICCARELLI JUNTAS

ORESTE BERTA

COPPER SPRAY GASKET SEALANT CS260X12

¿QUERÉS VER MÁS?

juntasciccarelliok

juntasciccarelli

juntasciccarelliok

www.ciccarelli.com.ar

SPRAY DE COBRE
SELLADOR DE JUNTAS

Excelente para:

- Juntas de tapa de cilindro (FIBRA - MLS)
- Múltiples de escape
- Bridas de turbocompresor

- ELIMINA LAS IMPERFECCIONES DE LA SUPERFICIE Y LA CAPILARIDAD AUMENTANDO EL SELLADO
- MEJORA LA TRANSFERENCIA DE CALOR
- RESISTE A LOS FLUIDOS DEL MOTOR

Apto alta temperatura
260°C
500°F

APLICALO DONDE QUIERAS

piloto y como padre de familia. Uno es como es en todos lados.

-Tus hijos te acompañan a los autódromos, festejan con vos y ya pueden entender que te subís a manejar un auto de carrera. ¿Te traen recuerdos de cuando tenías la edad de ellos?

-Sí, por supuesto, mucho de lo que están viviendo se asemeja a mi infancia, cuando iba al taller con mi hermano Gabriel. Lo puedo comprobar cuando, por ejemplo, me preguntan si llamé al motorista o pasé por el taller. Son las cosas que yo hacía con Gabriel. En San Juan, Salvador me pidió que ganara la Copa de Oro. Mi familia es fundamental para que pueda seguir con esta actividad.

-¿Estos campeonatos fueron diferentes en algo a los anteriores?

-Sí, entre otras cosas porque mis hijos los disfrutaron más. Antes no me acompañaban mucho porque eran muy chiquitos, pero ahora entienden más.

-¿Van al taller donde están los autos?

-Sí, de vez en cuando, pero ahí la historia es distinta a cuando yo iba al de mi hermano, porque ellos son dos. Encima se junta la complejidad de que se llevan poca diferencia de edad y, quieras o no, compiten un poquito. A veces a alguno se le escapa un poco "el indio". Yo no tuve que atravesar por esa etapa porque nos llevamos muchos años con mis hermanos. Y solo encuentro alguna similitud en mi crianza con mis primos.

LAS BASES DE LA ESTRUCTURA

-¿Qué significa Marcelo Occhionero en el compacto armado que sostiene al equipo?

-Bueno, él me ayudó mucho cuando arranqué en 2007. En ese entonces no era nadie y era difícil que alguien le prestara atención a un chico de 17/18 años. Después, en 2020, cuando logramos el primer campeonato, fue todo gracias a él, que apostó durante la pandemia por el equipo y por los mecá-

Dos de las columnas del Fadel Memo Corse Racing: Marcelo Occhionero, fundamental en el sostén del equipo durante la pandemia y "Rody" Agut, a la derecha, su eficiente e incondicional motorista.

nicos. Y sigue en el día a día hasta hoy. Lo valoro mucho porque me saca cierta presión de encima y tengo un respaldo en todo sentido. También estimo su palabra y su muestra de afecto. Y así como es con él es con el resto de mis sponsors; me apoyo mucho en ellos. Mantengo una relación especial y un contacto casi a diario, son como unos padres para mí. Esto lo valoro en medio de la incertidumbre actual, sin saber qué va a pasar la semana que viene o dentro de dos meses. Casi todo lo que aprendí arriba y abajo del auto, o gran parte, se lo debo a Occhionero. El año pasado me tocó compartir unos días con él cuando viajé a Estados Unidos. Por eso no tengo más que palabras de agradecimiento.

-Fue tu debut internacional en el automovilismo y corriste cuatro carreras con un Ford Mustang en la Trans Am. ¿Qué es lo que te llamó más la atención?

-El nivel de competencia y el negocio que hay montado. Pude aprender muchas cosas pero me quedo con el automovilismo de acá porque es más pasional. No lo cambio por nada.

-¿Qué análisis te merece el automovilismo nacional?

-Bueno, cada vez es más difícil destacarse. Empezando por el TC, que está pasando por un momento muy, pero muy complejo en lo que es la paridad. En todo sentido: equipos, pilotos, técnicos. Además los chicos jóvenes llegan bien fogueados por el camino del TC Pista Mouras, TC Mouras y TC Pista.

Mariano tiene una relación muy especial con sus auspiciantes. En esta ocasión, Adrián de Pollos Fadel comparte este inolvidable momento, dando rienda suelta a su alegría con la copa sobre la cabeza.

Vienen muy preparados. Yo no sé si antes, cuando nosotros llegábamos con 19 o 20 años al TC, conseguíamos la misma herramienta que por entonces tenía un "Gurí" Martínez, un "Pato" Silva, Guille

TC
TCPK

MARIANO WERNER
CAMPEÓN 2023

Disfrutando un día de karting con Rafael (el menor) y Salvador (que se anima más). Andan de manera recreativa, nada de correr, solamente probar. Mariano también les inculca que hagan fútbol u otro deporte. En la otra foto, juntos en una campaña solidaria.

Sus padres, José y Blanca, siempre lo acompañaron, como sus hermanas: su papá también se hizo cargo del equipo de Fórmula Renault cuando falleció su otro hijo, Gabriel, abriéndole a Mariano el camino hacia los autos con techo.

SADAR
REPUESTOS

Manejá **cómodo**
y **seguro**

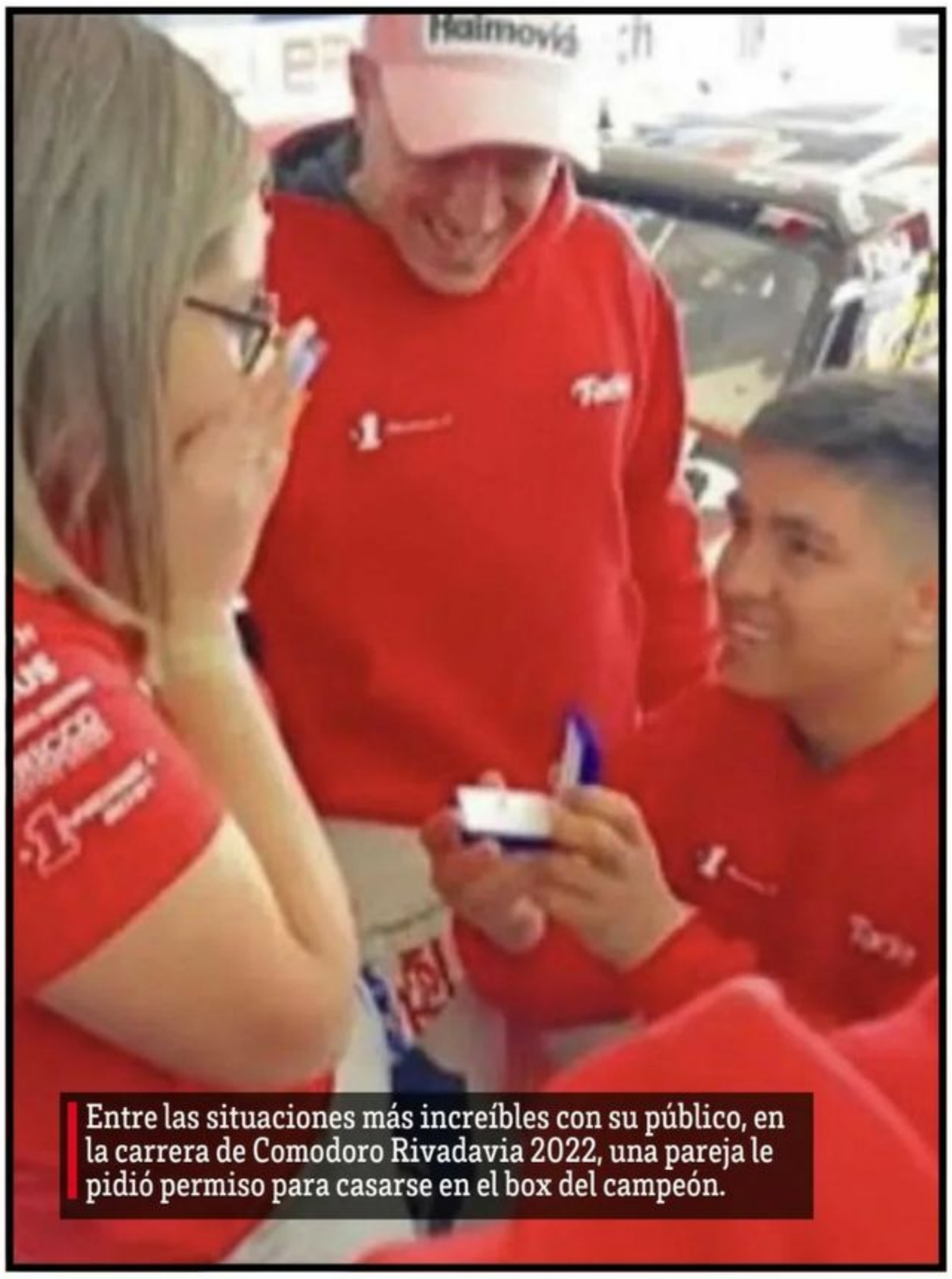
sadar.com.ar

TC
TCPK

MARIANO WERNER
CAMPEÓN 2023

A mediados de año, el equipo retiró del Autódromo Mouras la estructura que en tiempo récord se transformó en el Mustang.

El entrerriano corrió tres fechas en la TA2 de la Trans-Am Series de Estados Unidos, con un Mustang del Memo Corse. "Fue una linda experiencia", dijo.



Entre las situaciones más increíbles con su público, en la carrera de Comodoro Rivadavia 2022, una pareja le pidió permiso para casarse en el box del campeón.

Ortelli o Christian Ledesma. Eso lo teníamos que construir nosotros y nos llevaba mucho tiempo ganarnos el cariño de los motoristas y los chasistas. Estábamos tres o cuatro años esperando tener lo mejor. Y a veces no lo lográbamos. Hoy las cartas son iguales para todos y me pone feliz que lleguen y tengan acceso a lo mejor en el menor tiempo posible, porque es lindo competir con todos de igual a igual; y que gane el mejor, eso eleva el nivel, nos hace entrenar y trabajar más, estar en todos los detalles, en la prolijidad de los boxes y más tiempo encima de las computadoras.

MENCIÓN APARTE PARA EL PÚBLICO

-¿Qué opinás de la gente que sigue a la categoría?

-El público se merece un párrafo aparte: después de la pandemia la gente volvió de manera increíble a los autódromos, con mucha más pasión. Y bueno, eso es muy gratificante. También es cierto que el TC le sacó mucha convocatoria a las demás categorías. Antes el público estaba un poco más dividido en varias especialidades y hoy van a ver solamente TC.

TC
TCPK

MARIANO WERNER
CAMPEÓN 2023

Posando con la Copa Shell en la planta central de Toyota. Una semana después de haber gritado campeón en TC Pick Up en La Plata, tuvo que cambiar rápidamente el chip para encarar la exitosa definición de TC en El Villicum.

7 COPAS

Tras ser campeón en TC y TC Pick Up en 2023, Werner levantó su 7° copa de campeón a nivel nacional. A saber: Fórmula Renault (2006 y 2007), Turismo Nacional Clase 3 (2017) y los anteriores del TC (2020 y 2021). Además marcó otros hitos: es el primer tricampeón con Ford en 24 años desde que el "Flaco" Traverso completó su trilogía en 1999. Por lo demás, sus tres títulos lo instalan en el 10° lugar entre los que festejaron esa cantidad en la categoría, en la misma línea de Oscar Castellano y Roberto Mouras.

-¿Cuál es la anécdota más curiosa que viviste en relación a ellos?

-Uh, de todo, la verdad que soy un agradecido por el lugar donde me han colocado, por el cariño que recibo. Todo el tiempo trato de devolverles lo que puedo porque muchas veces, quiera o no, tengo compromisos o puesta la cabeza en el auto de carrera. Pero el afecto es increíble y el respeto que me tiene y tengo con cualquier hincha de cualquier marca no lo cambio por nada. Soy un agradecido por eso, es lo lindo del automovilismo.

-¿Recordás algún gesto, alguna situación que te haya asombrado hasta el punto de decir "qué loco es todo esto"?

-Me han regalado estampitas, virgencitas, fotos, dibujos de los niños. Me pasa que viene a verme gente que trae alfajorcitos de maicena o la remera de un bebé que está por nacer. No me olvido más de una pareja que se presen-

Posando junto a Micaela, antes de recibir el Olimpia de Plata de automovilismo: "Mucho de este presente es gracias a ella, es un pilar fundamental", destacó el piloto entrerriano.

COIRO®
Bulones & Herramientas
La empresa líder en bulonería y ferretería industrial desde 1950.
(+5411) 4292-6686 // 4245-1201
info@bulonescoiro.com
www.bulonescoiro.com
www.tienda.bulonescoiro.com

Av. Hipólito Yrigoyen 9820
(B1832BRQ) Lomas de Zamora

tó en los boxes pidiendo permiso para casarse ahí, delante de los mecánicos. Son esas situaciones en las que te preguntas ¿es real todo esto?

-¿Te estás preparando para defender ambas coronas?

-Sí, obvio. En TC Pick Up iré nuevamente con Toyota y en el TC asumí el compromiso de cambiar de modelo. Vamos a dejar el Falcon campeón y subirnos al nuevo Ford Mustang. Este es un gran desafío para mí y todo el equipo. Mantenemos el mismo grupo y tenemos la motivación extra de mejorar las cosas que no fueron tan buenas en 2023. Sí, por más que hayamos ganado dos campeonatos, hubo detalles que se nos escaparon. Vamos a trabajar más duro en las dos categorías para defender lo mejor posible el número 1.

-Unas palabras para con Micaela.

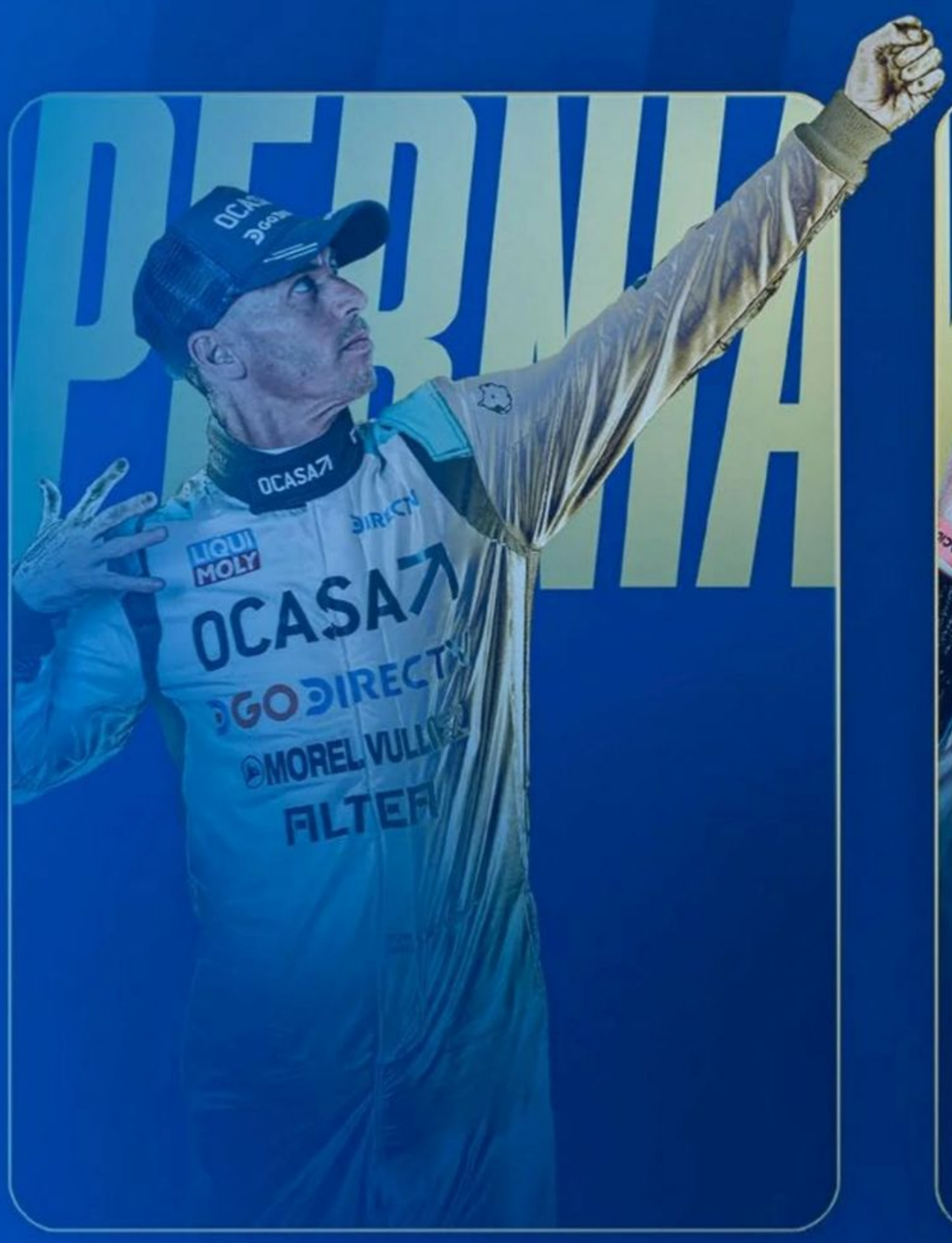
-Es la mejor en todo sentido: como madre, esposa y compañera. Me brindó su apoyo en los momentos más difíciles. Ella sabe cómo es mi profesión, entiende que a veces debo restarle tiempo para estar con la gente o viajar a verme con los gerentes de las empresas. Es un pilar fundamental. Es todo lo que necesito en una sola persona.

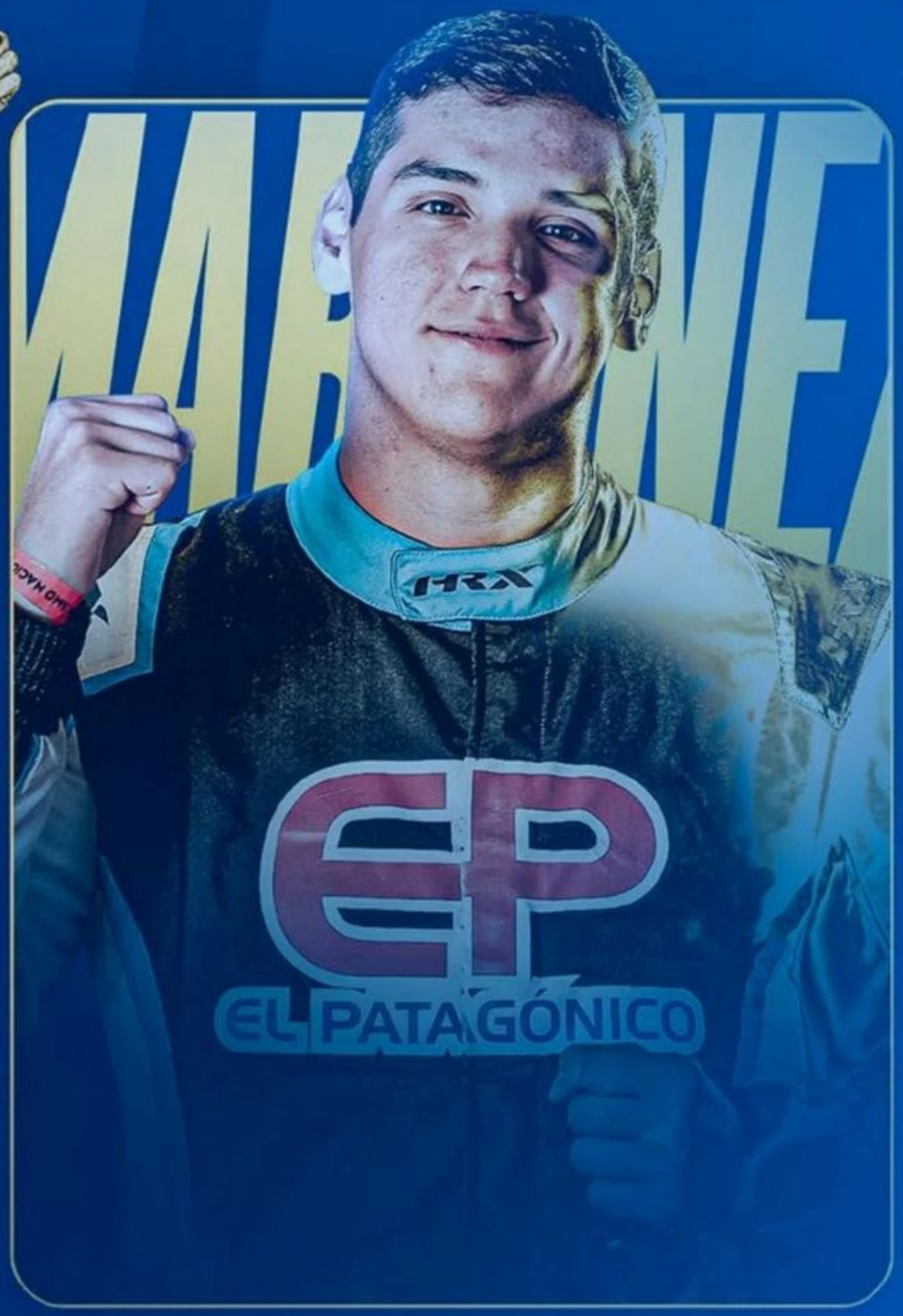
Con los mecánicos forman un grupo de trabajo sincronizado y dúctil como un equipo de voley, donde cada uno sabe en qué posición ubicarse o rotar cuando es necesario cubrir un espacio.

Turismo nacional

apat

tu auto también corre





› LEONEL **PERNIA** ‹

› THIAGO **MARTINEZ** ‹

CAMPEONES

‹ TURISMO NACIONAL **CLASE 3 Y CLASE 2** - 2023 ›

EL TC, CARRERA POR CARRERA

TEXTO: G.L.C. | FOTOS: ACTC

1° FECHA / VIEDMA / 11 Y 12 DE FEBRERO

HEREDÓ LA VICTORIA

Werner comenzó como candidato al lograr la pole position y ganar la serie inicial, pero no era el único favorito. Rossi, dominador de la tercera, y Santero, vencedor de la segunda, también pretendían el primer triunfo de la temporada. Matías tomó la punta, pero en la sexta vuelta, salió muy lento de la segunda variante plana, Mariano metió el Ford y Julián también aprovechó para dar cuenta del Toyota. Sin embargo, cinco rondas después, Rossi superó al mendocino antes de que éste abandone por la rotura de la caja del Ford del LCA Racing y en el 19° giro se tiró por adentro en la curva uno para colocarse al frente. El "Misil" se encaminaba al triunfo, pero el motor del Camry explotó y allanó el camino para que Werner festejara su 22° halago.

FINAL (25V)

Pos.	Piloto	Tiempo / Dif.
1°	Werner, Mariano	41:09.667
2°	Castellano, Jonatan	a 5.514
3°	Catalán Magni, Juan T.	a 11.633
4°	Lambiris, Mauricio	a 13.663
5°	Todino, Germán	a 14.998
6°	Agrelo, Marcelo	a 15.001
7°	Gini, Esteban	a 15.474
8°	Ledesma, Christian	a 17.503
9°	Álvarez, Santiago	a 21.889
10°	Craparo, Elio	a 22.593
11°	Krujoski, Humberto	a 24.605
12°	Trosset, Nicolás	a 25.460
13°	Mazzacane, Gastón	a 26.188
14°	Urcera, José Manuel	a 28.640
15°	Aguirre, Valentín	a 29.280

2° FECHA / NEUQUÉN / 4 Y 5 DE MARZO

LO GRITÓ CON TODO

Santero dejó en claro que quería revancha de Viedma y dominó la clasificación con más de ocho décimas sobre Catalán Magni, pero el arrecifeño ganó la segunda serie, Fritzler fue el vencedor de la tercera y ambos se colocaron en la primera fila de la final. El de San Miguel picó en punta, seguido por "Juanto" y Julián, quien a la salida de la segunda curva aceleró mejor y saltó a la punta. Otto agarró una mancha de aceite y se despistó, por lo que quedó un mano a mano entre Santero y Catalán Magni. Tras un Pace Car, el del Ford rojo se tiró por afuera, el cuyano lo dejó sin pista y los comisarios actuaron. Luego se tocaron y Santero volvió a pasar al frente, pero nuevamente los CD le pidieron que dejara pasar a Catalán Magni, que festejó por primera vez como titular.

FINAL (25V)

Pos.	Piloto	Tiempo / Dif.
1°	Catalán Magni, Juan T.	40:36.128
2°	Santero, Julián	a 2.611
3°	Lambiris, Mauricio	a 5.842
4°	Werner, Mariano	a 6.607
5°	Aguirre, Valentín	a 6.945
6°	Urcera, José Manuel	a 7.163
7°	Castellano, Jonatan	a 7.653
8°	Todino, Germán	a 7.767
9°	Bonelli, Nicolás	a 9.999
10°	Mangoni, Santiago	a 10.832
11°	Craparo, Elio	a 11.391
12°	Benvenuti, Juan C.	a 12.869
13°	Rossi, Matías	a 13.267
14°	Ruggiero, Alan	a 13.859
15°	Landa, Marcos	a 14.189

3° FECHA / TOAY / 25 Y 26 DE MARZO

HASTA LAS LÁGRIMAS

En la primera carrera especial de la temporada, con recarga de combustible, en la largada Ciantini se colocó detrás de Rossi, poleman. Detrás se acomodaron Santero, Werner, Castellano y Mazzacane. Mientras el "Bochita" buscaba el liderazgo con un Chevrolet más veloz que el Toyota al final de la recta, Mazzacane y Landa avanzaban a buen ritmo. En el giro 18, Rossi, Ciantini y Landa ingresaron a boxes y salieron en ese orden a la pista, y el uruguayo, con un veloz Torino, pasó al frente en un par de sorpassos. Pero en la penúltima ronda, los CD le comunicaron a Landa que había pasado a Ciantini con bandera amarilla y el "Chinito" celebró con un abrazo emocionante de su padre el "Bocha", quien de a poco vencía un cáncer de páncreas.

FINAL (40V)

Pos.	Piloto	Tiempo / Dif.
1°	Ciantini, Diego	52:17.550
2°	Landa, Marcos	a 0.438
3°	Mazzacane, Gastón	a 0.704
4°	Werner, Mariano	a 12.710
5°	Santero, Julián	a 17.892
6°	Fritzler, Otto	a 20.725
7°	Gini, Esteban	a 22.919
8°	Risatti, Ricardo	a 25.196
9°	Ledesma, Christian	a 29.275
10°	Ugalde, Lionel	a 32.463
11°	Aguirre, Valentín	a 32.769
12°	Trosset, Nicolás	a 34.164
13°	Todino, Germán	a 37.736
14°	Catalán Magni, Juan T.	a 40.298
15°	Quijada, Marcos	a 44.829

4° FECHA / EL CALAFATE / 15 Y 16 DE ABRIL

ROMPIÓ EL HIELO

En la presentación del TC en el circuito de la "Tierra de los Glaciares", Santero fue de menos a más. Clasificó 2° con el Ford del LCA Racing, pero como Lambiris lo denunció por taparle la vuelta rápida, los CD lo penalizaron y quedó 6°. En la serie, persiguió a Mangoni pero sin éxito, por lo que quedó 4° en la grilla de la final. Sin embargo, en carrera, rompió el hielo y fue protagonista. En el inicio se rozó con Quijada y Castellano los superó, pero de a poco fue escalando en el pelotón. Superó a Quijada primero, a Jakos después y, tras un Auto de Seguridad hizo lo propio con Castellano. En otro reinicio, pasó a Lambiris y, tras una tercera neutralización, peleó mano a mano con Mangoni en el relanzamiento, lo relegó y cantó victoria.

FINAL (25V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Santero, Julián		40:21.795
2°	Lambiris, Mauricio	a	0.186
3°	Mangoni, Santiago	a	2.897
4°	Jakos, Andrés	a	3.677
5°	Castellano, Jonatan	a	4.062
6°	Pernía, Leonel	a	5.469
7°	Urcera, José Manuel	a	7.296
8°	Landa, Marcos	a	7.905
9°	Benvenuti, Juan Cruz	a	9.044
10°	Werner, Mariano	a	9.255
11°	Trosset, Nicolás	a	11.036
12°	Quijada, Marcos	a	13.657
13°	Fritzler, Otto	a	13.830
14°	Ebarlín, Juan José	a	14.527
15°	Risatti, Ricardo	a	16.092

5° FECHA / C. DEL URUGUAY /29 Y 30 DE ABRIL

LUCHA DE CARNEROS

"La Histórica" tuvo como protagonistas excluyentes a dos defensores de Dodge, marca que no ganaba desde hace dos años (30 carreras) en el trazado entrerriano. Por un lado, Castellano, el último ganador, y por el otro, Todino, quien se la jugó por el cambio de marca en esta temporada, impulsado por Horacio Soljan, titular del Maquin Parts. "Pinchito" marcó la pole position, pero Werner le ganó la serie y largó adelante la final, posteriormente se despistó, rompió la trompa del Ford y se retrasó. Todino, por su parte, superaba a Álvarez y se ponía detrás de Santero y Castellano. Con el paso de las vueltas, los Dodge superaron al mendocino y la lucha quedó en un mano a mano, la cual ganó Todino con un maniobrón para festejar su primer halago con la Pentaestrella.

FINAL (25V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Todino, Germán		43:33.641
2°	Castellano, Jonatan	a	0.378
3°	Santero, Julián	a	8.664
4°	Ciantini, Diego	a	9.275
5°	Lambiris, Mauricio	a	12.723
6°	Mangoni, Santiago	a	13.160
7°	Catalán Magni, Juan T.	a	13.528
8°	Trucco, Juan Martín	a	13.949
9°	Landa, Marcos	a	14.268
10°	Urcera, José Manuel	a	14.921
11°	Londero, Ayrton	a	15.226
12°	Mazzacane, Gastón	a	20.844
13°	Rodríguez, Matías	a	21.381
14°	Risatti, Ricardo	a	21.720
15°	Ponce de León, G.	a	22.072

6° FECHA / T. DE RÍO HONDO / 20 Y 21 DE MAYO

EL GRAN ESCALADOR

El primer éxito de Fritzler en TC será inolvidable, pero no solo por ser el bautismo triunfal, sino por la manera en la que se dio. El pibe de San Miguel, que con 20 años, 3 meses y 14 días se convirtió en el tercer ganador más joven de la historia de la categoría, había clasificado 34° porque lloviznó al momento de salir a pista. En la serie avanzó desde el 12° cajón hasta la segunda posición, terminando como escolta del poleman Ledesma. Desde el 6° lugar de la partida, se colocó detrás de Ciantini, Mazzacane y Ledesma, tras superar a Londero y Candela en los primeros metros. Luego de un Auto de Seguridad, les hizo un dos por uno a Ledesma y Mazzacane y quedó como escolta de Ciantini, a quien dejó atrás después del cuarto relanzamiento.

FINAL (22V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Fritzler, Otto		51:44.376
2°	Ciantini, Diego	a	0.449
3°	Castellano, Jonatan	a	3.145
4°	Mangoni, Santiago	a	8.741
5°	Londero, Ayrton	a	9.060
6°	Gini, Esteban	a	12.676
7°	Catalán Magni, Juan T.	a	15.427
8°	Benvenuti, Juan Cruz	a	17.327
9°	Spataro, Emiliano	a	17.650
10°	Lambiris, Mauricio	a	17.760
11°	Alaux, Sergio	a	18.223
12°	Bonelli, Nicolás	a	18.628
13°	Santero, Julián	a	18.798
14°	Landa, Marcos	a	19.319
15°	Craparo, Elio	a	19.577

DRUETTA HNOS. S.A.

Líder en galvanizado
por inmersión en caliente

Fundada en 1947

Chaco 1155 (Ac. Oeste y Ruta 24) (B1750NQO)
Gral. Rodríguez - Buenos Aires, Argentina
Teléfono / Fax: (54) 0237 484-4888
comercial@druetta.com.ar - www.druetta.com.ar

GRUPO ZUCCO

ESTACIONES DE SERVICIO

Sede San Justo: Av. Illía 2630 | 4651.0033/1083
Sede Echeverría: Camino de Cintura 9226 | 4693.2957/3018

7° FECHA / RAFAELA / 10 Y 11 DE JUNIO

LA FELICIDAD NO SE COMPRA

"La plata puede comprar cualquier cosa, pero una victoria en el TC no se compra con nada; esto es impagable", dijo Mangoni tras ganar en la segunda carrera especial del año, que tuvo $4.000.000 de premio. Una vez que quedó 2° en la clasificación (Mazzacane le sacó la pole por 13 milésimas), en la serie perdió la punta con Werner en los primeros metros, pero el "Grandote" exprimió al máximo el Chevrolet, superó al entrerriano y ganó con autoridad para quedarse con la posición de privilegio en la final. Con el verde, Rossi trató de hacerse del liderazgo en la final, aunque el balcarceño aguantó, se escapó de sus escoltas y consiguió su tercer halago en la división. Aguirre completó el 1-2 del JP Carrera y Rossi logró el primer podio del año con el Camry, con un motor de Claudio Garófalo.

FINAL (25V)

Pos.	Piloto	Tiempo / Dif.
1°	Mangoni, Santiago	36:36.214
2°	Aguirre, Valentín	a 0.797
3°	Rossi, Matías	a 7.066
4°	Werner, Mariano	a 7.956
5°	Ledesma, Christian	a 23.569
6°	Trucco, Juan Martín	a 24.302
7°	Landa, Marcos	a 25.274
8°	Jakos, Andrés	a 26.111
9°	Todino, Germán	a 30.966
10°	Mazzacane, Gastón	a 34.472
11°	Risatti, Ricardo	a 34.962
12°	Ardusso, Facundo	a 34.990
13°	Bonelli, Nicolás	a 36.620
14°	Quijada, Marcos	a 38.696
15°	Catalán Magni, Juan T.	a 39.867

8° FECHA / POSADAS / 01 Y 02 DE JULIO

GOLPE DE EFECTO

Luego de algunos traspiés en las carreras anteriores, Werner había perdido la punta del campeonato y el funcionamiento del Ford lo preocupaba. Sin embargo trabajó con su equipo en la previa de Misiones, un trazado que siempre lo trató bien, y conquistó la segunda victoria del año. Urcera lo superó en la clasificación, pero el paranaense ganó el parcial más veloz y se ubicó en la primera plaza de la grilla final. Desde el arranque, hizo una diferencia cada vez que pudo, pese a los cuatro Pace Car que hubo en la interrumpida prueba, y festejó su 23° éxito en la categoría para retornar a la cima del torneo y afirmarse para quedarse con la Etapa Regular. Mazzacane lo siguió y Rossi sumó su segundo podio consecutivo con el Toyota.

FINAL (22V)

Pos.	Piloto	Tiempo / Dif.
1°	Werner, Mariano	50:29.865
2°	Mazzacane, Gastón	a 0.807
3°	Rossi, Matías	a 2.799
4°	Urcera, José Manuel	a 3.053
5°	Aguirre, Valentín	a 3.727
6°	De Benedictis, Juan B.	a 4.769
7°	Pernía, Leonel	a 5.367
8°	Mangoni, Santiago	a 5.966
9°	Ponce de León, G.	a 6.239
10°	Santero, Julián	a 6.381
11°	Todino, Germán	a 7.166
12°	Trosset, Nicolás	a 7.567
13°	Craparo, Elio	a 8.108
14°	Agrelo, Marcelo	a 8.590
15°	Okulovich, Carlos	a 8.839

9° FECHA / SAN JUAN / 22 Y 23 DE JULIO

ARMADA JAPONESA

En la tercera carrera especial de la temporada, con sorteo de la grilla, recarga de combustible y cambio de neumático, en el estreno del sistema de tuerca central en competencia, la suerte le hizo el primer guiño a Rossi en el Cine-Teatro de Albardón, cuando el "Misil" sacó la bolilla N°36 (la mejor del último grupo, el de los mejores en el certamen). Con la puesta en marcha del "Desafío de las Estrellas", Matías trepó 15 posiciones e ingresó a los boxes en el 11° giro para cambiar la rueda. Tres rondas después, entró nuevamente a los pits, le repostaron 40 litros y salió a la pista como escolta de Candela, quien aún debía una parada. Así, el de Del Viso entró en la historia del TC al darle la primera victoria a Toyota. Jakos marcó el 1-2 para completar la fiesta nipona y Landa completó el podio.

FINAL (35V)

Pos.	Piloto	Tiempo / Dif.
1°	Rossi, Matías	01:09:52.136
2°	Jakos, Andrés	a 0.252
3°	Landa, Marcos	a 2.125
4°	Gini, Esteban	a 6.384
5°	Candela, Kevin	a 10.496
6°	Rodríguez, Matías	a 11.051
7°	Urcera, José Manuel	a 11.707
8°	Todino, Germán	a 11.960
9°	Cotignola, Nicolás	a 15.610
10°	De Benedictis, Juan B.	a 16.399
11°	Castellano, Jonatan	a 16.598
12°	Santero, Julián	a 16.780
13°	Della Motta, Facundo	a 17.734
14°	Trucco, Juan Martín	a 18.028
15°	Lambiris, Mauricio	a 18.298

10° FECHA / BUENOS AIRES / 19 Y 20 DE JUNIO

A PURO CORAJE

Con el asfalto del "Gálvez" nuevo y más de 50.000 personas en las tribunas, Aguirre se llevó un triunfo a "puro huevo", como expresó cuando bajó de su Dodge. El arrecifeño se ubicó 13° en una clasificación atípica (se largó a llover antes de que salga el primer grupo —el de los más rápidos- y se fue secando con el paso de las máquinas) y terminó 3° en la serie, por lo que partió desde el 8° cajón de la grilla en la final. Con Quijada y Álvarez adelante, Sotro, Craparo y Krujoski sufrieron despistes cuando marchaban 3° en distintas instancias, por lo que el "Torpedo" quedó detrás de su compañero del JP. En el reinicio, Quijada y Álvarez se rozaron en la "Ese del Ciervo" y Aguirre quedó detrás del de Ferré, a quien superó en la misma variante y se encaminó al triunfo.

FINAL (25V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Aguirre, Valentín		48:50.071
2°	Álvarez, Santiago	a	0.441
3°	Lambiris, Mauricio	a	4.621
4°	Londero, Ayrton	a	5.148
5°	Ugalde, Lionel	a	5.646
6°	Castellano, Jonatan	a	6.354
7°	Alaux, Sergio	a	6.672
8°	Santero, Julián	a	7.555
9°	De Benedictis, Juan B.	a	9.995
10°	Werner, Mariano	a	10.389
11°	Carinelli, Augusto	a	11.283
12°	Canapino, Agustín	a	11.890
13°	Pernía, Leonel	a	13.135
14°	Benvenuti, Juan Cruz	a	13.831
15°	Trucco, Juan Martín	a	14.683

11° FECHA / SAN LUIS / 16 Y 17 DE SEPTIEMBRE

FALLA Y A LA BOLSA

En el arranque de la Copa de Oro, Santero pegó primero. Se alzó con la pole, venció en su serie pero Werner, ganador de la Etapa Regular, dominó la más veloz y es por eso que partió por el lado de la cuerda. Los Ford marcharon pegados en la final, pero el mendocino no pudo doblegar al paranaense. Sin embargo, en el último giro, todo cambió. En la curva uno, Werner salió lento y Julián atacó, Mariano se defendió y parecía que se encaminaba hacia otra victoria, pero en la última vuelta, tuvo un inconveniente en la bomba de nafta, el cuyano aprovechó y recibió la bandera de cuadros en primer término. "Falló la bomba de nafta en el inicio de la última vuelta, cambié a la otra pero le erré a la perilla", explicó el escolta. El campeón Urcera arribó 3° y subió al podio por primera vez en el año.

FINAL (25V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Santero, Julián		48:39.463
2°	Werner, Mariano	a	1.110
3°	Urcera, José Manuel	a	1.454
4°	Ardusso, Facundo	a	1.969
5°	Fritzler, Otto	a	2.450
6°	Castellano, Jonatan	a	2.548
7°	Landa, Marcos	a	3.488
8°	Mangoni, Santiago	a	4.021
9°	Agrelo, Marcelo	a	4.365
10°	Trucco, Juan Martín	a	5.184
11°	Ferrante, Gastón	a	5.696
12°	Ledesma, Christian	a	5.895
13°	Canapino, Agustín	a	6.080
14°	Quijada, Marcos	a	6.500
15°	Sotro, Leonel	a	6.743

12° FECHA / SAN NICOLÁS /30 DE SEPTIEMBRE Y 01 DE OCTUBRE

SE LA JUGÓ Y CELEBRÓ

Todino no era el candidato a la victoria, pero se las ingenió para ir avanzando y triunfarpor segunda vez con el Dodge del Maquin Parts. El poleman Ardusso, con la Chevy del RUS Med Team, venció en la primera batería, la más veloz, y se colocó al lado del "Gaucho", quien aprovechó un toque de Rossi a Urcera para adjudicarse su primer logro parcial del año. En la largada, Germán porfió la posición por afuera y al llegar a la tercera variante, el Dodge se le corrió y perdió con Santero y Pernía. A la curva siguiente, Ardusso también se corrió y el mendocino lo pasó. El de Rivera recuperó ante el "Tanito" al giro siguiente, con Facundo cuatro rondas después y en la 16ª vuelta, tras un relanzamiento, se tiró por afuera en el curvón y saltó a la punta del pelotón.

FINAL (25V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Todino, Germán		40:14.276
2°	Santero, Julián	a	1.019
3°	Pernía, Leonel	a	3.173
4°	Landa, Marcos	a	3.993
5°	Ardusso, Facundo	a	6.447
6°	Aguirre, Valentín	a	8.410
7°	Ciantini, Diego	a	8.612
8°	Trucco, Juan Martín	a	9.251
9°	Trosset, Nicolás	a	10.206
10°	Werner, Mariano	a	10.939
11°	Gini, Esteban	a	11.139
12°	Agrelo, Marcelo	a	11.899
13°	Ledesma, Christian	a	12.564
14°	Catalán Magni, Juan T.	a	15.146
15°	Mangoni, Santiago	a	16.442

Moura Buscarini
Inmobiliaria
CASAS - CAMPOS - ALQUILERES
CONSIGNACIONES - ADMINISTRACIONES
ESPAÑA 2526 - OLAVARRÍA | TEL: 2284-431005 | CEL. 2284-15663163 / 15468498
INMOBILIARIABUSCARINI@HOTMAIL.COM

TS TRANSPORTE SERVIQUIM
Transporte de agua potable, líquidos en general y cargas secas, a cualquier punto del país o paises limítrofes
Av. La Noria 1249 B° 9 de abril, Esteban Echeverria
Tel. 4693.1102 / 5514 | servicios@transporteserviquim.com.ar

13° FECHA / RAFAELA II / 28 Y 29 DE OCTUBRE

GANÓ LA TEEEERCERA...

Con la Copa del Mundo y el "Chiqui" Tapia en el autódromo rafaelino, Werner fue imbatible en el veloz óvalo con el Ford preparado por el Fadel Memo Corse y motorizado por "Rody" Agut. Se llevó todo lo que hubo en juego y Mangoni fue el único que atinó a quitarle el liderazgo en uno de los relanzamientos, pero al momento de aplicar la potencia, el "Zorro" de Paraná fue infalible. "Tuvimos un fin de semana perfecto. Buscamos que el auto frenara y traccionara bien y lo conseguimos", comentó Mariano tras su tercera victoria en el campeonato, que le permitió sacarle 40 puntos de ventaja en la Copa a su escolta Santero. El mendocino sufrió con las dos bombas de nafta cuando marchaba 7°, quedó último y escaló hasta la 26ª colocación para salvar algunas unidades.

FINAL (25V)

Pos.	Piloto	Tiempo / Dif.
1°	Werner, Mariano	44:35.800
2°	Mangoni, Santiago	a 2.052
3°	Canapino, Agustín	a 2.309
4°	Ebarlín, Juan José	a 3.387
5°	Castellano, Jonatan	a 3.946
6°	Aguirre, Valentín	a 5.783
7°	Bonelli, Nicolás	a 7.040
8°	Agrelo, Marcelo	a 8.686
9°	Mazzacane, Gastón	a 9.134
10°	Ledesma, Christian	a 9.876
11°	Urcera, José Manuel	a 11.972
12°	Trosset, Nicolás	a 15.020
13°	Gini, Esteban	a 17.372
14°	Benvenuti, Juan Cruz	a 17.957
15°	Trucco, Juan Martín	a 18.285

14° FECHA / TOAY II / 11 Y 12 DE NOVIEMBRE

CON EL ÚLTIMO SUSPIRO

Fue la mejor carrera de la temporada, sin dudas. Trucco resultó el gran protagonista del fin de semana con el Dodge del Di Meglio Motorsport: marcó su primera pole tras 195 presencias en TC, venció en la primera serie y dominó 29 vueltas y media con autoridad. Todino lo siguió de cerca durante toda la prueba, pero no tuvo chances de pasarlo. Sin embargo, en la entrada de la recta opuesta, el coche de Juan Martín se deslizó, el "Gaucho" metió la trompa y cuando el de Tres Algarrobos volvió, las máquinas se rozaron, la Dodge del Maquin Parts salió mejor plantada a la aceleración y llegó por la cuerda al frenaje, por lo que se metió adelante y se dirigió hacia su tercer halago del año. Landa, quien había largado 7° y con un trompo quedó 21°, trepó hasta el 3° puesto.

FINAL (30V)

Pos.	Piloto	Tiempo / Dif.
1°	Todino, Germán	41:40.736
2°	Trucco, Juan Martín	a 0.339
3°	Landa, Marcos	a 6.841
4°	Mazzacane, Gastón	a 7.328
5°	Benvenuti, Juan Cruz	a 9.326
6°	Craparo, Elio	a 10.099
7°	Ebarlín, Juan José	a 10.340
8°	Agrelo, Marcelo	a 16.086
9°	Mangoni, Santiago	a 17.350
10°	Urcera, José Manuel	a 17.651
11°	Aguirre, Valentín	a 17.960
12°	Canapino, Agustín	a 18.204
13°	Quijada, Marcos	a 18.593
14°	Castellano, Jonatan	a 18.785
15°	Werner, Mariano	a 19.321

15° FECHA / SAN JUAN II / 02 Y 03 DE DICIEMBRE

EL "GAUCHO" PUSO CUARTA

Con una Dodge superlativa, Todino se adueñó de la clasificación, ganó la primera batería pero Santero y Werner se impusieron en las más veloces, por lo que los principales candidatos a la corona compartieron la primera fila. Con la final en marcha, el mendocino se ubicó al frente, Werner detrás y el de Rivera pegado al entrerriano, a quien superó en la 3ª vuelta. Más adelante, Canapino y Urcera también dieron cuenta de Mariano, quien no quería entrar en roces para adjudicarse el campeonato. El abandono de Mazzacane obligó la entrada del Pace Car, y en el reinicio, Todino se tiró con todo por afuera, se la jugó en el frenaje de la recta opuesta y pasó al frente para sumar su cuarta victoria del torneo. "Fui el más ganador del año y paramos justo cuando no teníamos que parar", se lamentó Germán.

FINAL (25V)

Pos.	Piloto	Tiempo / Dif.
1°	Todino, Germán	46:19.550
2°	Santero, Julián	a 1.337
3°	Canapino, Agustín	a 2.007
4°	Werner, Mariano	a 12.287
5°	Lambiris, Mauricio	a 12.842
6°	Agrelo, Marcelo	a 13.097
7°	Ebarlín, Juan José	a 13.426
8°	Castellano, Jonatan	a 13.784
9°	Jakos, Andrés	a 14.146
10°	Landa, Marcos	a 14.369
11°	Ardusso, Facundo	a 15.704
12°	Mangoni, Santiago	a 16.662
13°	Fritzler, Otto	a 17.255
14°	Ledesma, Christian	a 17.541
15°	Urcera, José Manuel	a 18.729

Vita's

DESDE SIEMPRE. CERCA

Ventas

22205-9222 / 4483-5272 11-2244-9202

afiliiacionvitas-sa-com.ar

Atención al socio

2205-9200 11-2244-9200

atencionalsocio@vitas-sa-com.ar

¡Tenemos un plan para **vos y tu familia!**

Con o sin aportes de Obra Social.

Una vez que te asocias, no te aumentamos la cuota por edad.

Atención personalizada.

Todos los servicios cerca de tu casa.

Somos del oeste, conocemos y trabajamos con los mejores!

Somos la medicina prepaga que necesitas

CONTACTATE CON NOSOTROS!

. **www.vitas-sa.com.ar**

. **Casa Central (Morón):** 25 de mayo 369. Tel. 2205-9200

. **Sucursal Ituzaingó:** Zufriategui 725. Tel. 2205-9230

. **Sucursal Hurlingham:** Jauretche 1492. Tel. 2205-9240

POLES POR PILOTO

Piloto	Pole
Werner	2
Santero	2
Rossi	1
Fritzler	1
Castellano	1
Ledesma	1
Mazzacane	1
Urcera	1
Quijada	1
Ardusso	1
Trucco	1
Todino	1

FINALES POR PILOTO

Piloto	Triunfos
Todino	4
Werner	3
Santero	2
Rossi	1
Aguirre	1
Catalán Magni	1
Ciantini	1
Mangoni	1
Fritzler	1

SERIES POR PILOTO

Piloto	Triunfos
Santero	7
Werner	6
Mangoni	3
Rossi	2
Quijada	2
Álvarez	2
Mazzacane	2
Ardusso	2
Todino	2
Catalán Magni	1
Fritzler	1
Lambiris	1
Ledesma	1
Ciantini	1
Aguirre	1
Urcera	1
Sotro	1
Trucco	1
Benvenuti	1
Canapino	1

MARCA POR MARCA

MARCA	Poles	Series	Carreras	Podios	RV
CHEVROLET	3	11	2	10	2
DODGE	4	8	5	11	4
Ford	5	16	7	16	7
TORINO	1	2		4	1
TOYOTA	1	2	1	4	1

PODIOS POR PILOTO

Piloto	Podios
Santero	6
Todino	4
Werner	4
Castellano	3
Lambiris	3
Landa	3
Mangoni	3
Rossi	3
Aguirre	2
Canapino	2
Catalán Magni	2
Ciantini	2
Mazzacane	2
Álvarez	1
Fritzler	1
Jakos	1
Pernía	1
Trucco	1

61 Pilotos participaron en, al menos, una carrera en la temporada. "Josito" Di Palma corrió solo en Viedma con el Ford del DTA Racing (21°) y Echevarría, quien corrió en su Neuquén natal, no pudo terminar con la Chevy del Alifraco Sport.

CAMPEONES DEL TC

Año	Piloto	Marca
1937	Eduardo Pedrazzini	Ford
1938	Ricardo Risatti	Ford
1939	Ángel Lo Valvo	Ford
1940	Juan Manuel Fangio	Chevrolet
1941	Juan Manuel Fangio	Chevrolet
1947	Oscar Gálvez	Ford
1948	Oscar Gálvez	Ford
1949	Juan Gálvez	Ford
1950	Juan Gálvez	Ford
1951	Juan Gálvez	Ford
1952	Juan Gálvez	Ford
1953	Oscar Gálvez	Ford
1954	Oscar Gálvez	Ford
1955	Juan Gálvez	Ford
1956	Juan Gálvez	Ford
1957	Juan Gálvez	Ford
1958	Juan Gálvez	Ford
1959	Rodolfo De Álzaga	Ford
1960	Juan Gálvez	Ford
1961	Oscar Gálvez	Ford
1962	Dante Emiliozzi	Ford
1963	Dante Emiliozzi	Ford
1964	Dante Emiliozzi	Ford
1965	Dante Emiliozzi	Ford
1966	Juan Manuel Bordeu	Chevrolet
1967	Eduardo Copello	Torino
1968	Carlos Pairetti	Chevrolet
1969	Gastón Perkins	Torino
1970 F.A	Rubén Luis Di Palma	Torino
1970 F.B	Eduardo Copello	Torino
1971	Rubén Luis Di Palma	Torino
1972	Héctor Luis Gradassi	Ford
1973	Nasif Estéfano	Ford
1974	Héctor Luis Gradassi	Ford
1975	Héctor Luis Gradassi	Ford
1976	Héctor Luis Gradassi	Ford
1977	Juan María Traverso	Ford
1978	Juan María Traverso	Ford
1979/80	Francisco Espinosa	Chevrolet
1980/81	Antonio Aventín	Dodge
1981	Roberto Mouras	Dodge
1982	Jorge Martínez Boero	Ford
1983	Roberto Mouras	Dodge
1984	Roberto Mouras	Dodge
1985	Roberto Mouras	Dodge
1986	Oscar Angeletti	Dodge
1987	Oscar Castellano	Dodge
1988	Oscar Castellano	Dodge
1989	Oscar Castellano	Ford
1990	Emilio Satriano	Chevrolet
1991	Oscar Aventin	Ford
1992	Oscar Aventin	Ford
1993	Walter Hernández	Ford
1994	Eduardo Ramos	Ford
1995	Juan María Traverso	Chevrolet
1996	Juan María Traverso	Chevrolet
1997	Juan María Traverso	Chevrolet
1998	Guillermo Ortelli	Chevrolet
1999	Juan María Traverso	Ford
2000	Guillermo Ortelli	Chevrolet
2001	Guillermo Ortelli	Chevrolet
2002	Guillermo Ortelli	Chevrolet
2003	Ernesto Bessone	Dodge
2004	Omar Martínez	Ford
2005	Juan Manuel Silva	Ford
2006	Norberto Fontana	Dodge
2007	Christian Ledesma	Chevrolet
2008	Guillermo Ortelli	Chevrolet
2009	Emanuel Moriatis	Ford
2010	Agustín Canapino	Chevrolet
2011	Guillermo Ortelli	Chevrolet
2012	Mauro Giallombardo	Ford
2013	Diego Aventin	Ford
2014	Matías Rossi	Chevrolet
2015	Omar Martínez	Ford
2016	Guillermo Ortelli	Chevrolet
2017	Agustín Canapino	Chevrolet
2018	Agustín Canapino	Chevrolet
2019	Agustín Canapino	Chevrolet
2020	Mariano Werner	Ford
2021	Mariano Werner	Ford
2022	José Manuel Urcera	Torino
2023	Mariano Werner	Ford

CAMPEONATO GENERAL

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TOTAL DE PUNTOS	#1 VIEDMA 12/02	#2 NEUQUÉN 05/03	#3 TOAY 26/03	#4 EL CALAFATE 16/04	#5 C. DEL URUGUAY 30/04	#6 T. DE RÍO HONDO 21/05	#7 RAFAELA 11/06	#8 POSADAS 02/07	#9 VILLICUM 24/07	#10 BUENOS AIRES 20/08	#11 SAN LUIS 17/09	#12 SAN NICOLÁS 01/10	#13 RAFAELA 29/10	#14 TOAY 12/11	#15 SAN JUAN 03/12
1	2	Werner, Mariano***	Ford	676,5	**47**	35.5	31	26.5	7	14	35.5	**45**	15	25	42	29.5	**47**	22.5	254
2	68	Santero, Julián**	Ford	448	7	44	30	**44.5**	39	23	3	29	23	28	**47**	42	12.5	13	63
3	56	Todino, Germán****	Dodge	404	32.5	30.5	22	4	**44.5**	2	29.5	26.5	27	2	5.5	**45**	18	**44.5**	**70.5**
4	7	Castellano, Jonatan	Dodge	398,75	41.5	31.5	3	34.5	43.5	38	5.5	7	24	30.5	33.5	2	34.5	24	45.75
5	5	Mangoni, Santiago*	Chevrolet	387	7.5	28	2	39	32.5	34.5	**45**	30	2	2	31	22.5	42	30	39
6	9	Lambiris, Mauricio	Ford	382,5	34	38	2	42	33.5	28	16	16	20	36.5	18	20	10	17.5	51
7	95	Landa, Marcos	Torino	382,5	5.5	20	37	30.5	28	21	32	19	34	3.5	31	34.5	8	38	40.5
8	1	Urcera, José Manuel	Torino	360,25	21	33.5	6	31.5	27.5	11	3	38	28	15	38.5	14.5	27.5	28.5	36.75
9	87	Trucco, Juan Martín	Dodge	336,25	16	0.5	2	21	30	17	33	20	21	20	27.5	31	22.5	44	30.75
10	133	Aguirre, Valentín*	Dodge	331	23.5	34	24	7	6	2	42	34.5	2	**44**	12	32.5	32	26.5	9
11	21	Ledesma, Christian	Chevrolet	314,75	29.5	13	26	5	20	26	34	2	17	5	26	24.5	28.5	21.5	36.75
12	27	Mazzacane, Gastón	Chevrolet	313,25	22	4.5	34	6	26.5	23	31.5	42	13	10	20.5	4.5	29	35.5	11.25
13	53	Catalán Magni, Juan T.*	Ford	300,25	38	**45**	21	3	32	31.5	21.5	5.5	3	13	6	24.5	14	10	32.25
14	127	Agrelo, Marcelo	Dodge	280	33.5	3	19	5.5	5	6.5	11	22.5	7	3	30	25	31	30	48
15	88	Trosset, Nicolás	Ford	257,5	25	6	23	27	20	19	18	25	3	19	3.5	29	25.5	7	7.5
16	96	Benvenuti, Juan Cruz	Torino	253,25	20.5	25.5	2	30	16	27.5	13	0	8	21	4	20	24	35	6.75
17	17	Bonelli, Nicolás	Ford	239,5	20	29.5	18	3	9	25.5	26.5	10	2	17.5	18.5	8	32.5	3	16.5
18	6	Pernía, Leonel	Chevrolet	237,5	18	21.5	2	33	3	3	6	31.5	18	22.5	16	38.5	20.5	4	
19	25	Ciantini, Diego*	Chevrolet	235,5	10	6.5	**40**	6.5	35.5	42	15	6	2	6	16.5	32	7	3	7.5
20	117	Rossi, Matías*	Toyota	229,75	8	25	4	7	17.5	0	39	38.5	**40**	6	5.5	20	3	2	14.25
21	137	Fritzler, Otto*	Ford	229,5	3.5	7	29	24	7.5	**44.5**	14.5	3	2	0	34.5	6.5	12.5	6.5	34.5
22	20	Ebarlín, Juan José	Chevrolet	226	17	2	9	22.5	12	12		7.5	3	3	4.5	19	35	31.5	48
23	4	Gini, Esteban	Toyota	224,5	30.5	4.5	28	17	7	32	9.5	6.5	31	0.5	7	27	24		
24	85	Risatti, Ricardo	Chevrolet	222,25	16	4	27	22.5	23.5	13.5	26.5	15	3	3	10	12	12	14	20.25
25	121	Craparo, Elio	Dodge	218	29.5	26.5	15	5	13	20	4.5	24.5	2	7.5	5.5	5	4	33.5	22.5
26	83	Ardusso, Facundo	Chevrolet	215	5	6	17	6.5	7	4	25	2	11	4	36	37	7.5	5	42
27	172	Álvarez, Santiago	Dodge	203,5	30	16	2	13.5	7	3	3.5	3	2	42	9	11.5	17	20	24
28	122	Jakos, Andrés	Toyota	191,25	5	3.5	5	35.5	5	3	30	7	37	3	3	6.5	6	2	39.75
29	177	Londero, Ayrton	Torino	187,5	3	21	7	4.5	25.5	34.5	11	13	9	35	2	3.5	3	5	10.5
30	197	Quijada, Marcos	Dodge	177	2		20	28	0	10	23.5	3	2	12	22	16	2	26	10.5
31	30	Ponce de León, Gabriel	Ford	173,5			10		22	18.5	21	29	19	3	3	11	0	17.5	19.5
32	78	Canapino, Agustín	Chevrolet	172,75										23	24	2	38	28	57.75
33	14	De Benedictis , Juan B.	Ford	164,25	9.5	8	3	2	2	3	3	33	25	28	17	3	8.5	15.5	3.75
34	37	Spataro, Emiliano	Ford	141,75	12	3.5	12	3	3	30	9	3	10	3.5	3	15.5	16.5	8	9.75
35	75	Alaux, Sergio	Chevrolet	132,5	11	14	2		8.5	26	12	15.5	2	30.5	3		3	5	
36	44	Della Motta, Facundo	Ford	126	2	2	2	12.5	15	7	2	20.5	22	9	5	2	17	3.5	4.5
37	116	Ruggiero, Alan	Ford	117,5	2	23	14	0	10	4	0	12	14	18.5	2	3	3	9	3
38	54	Cotignola, Nicolás	Torino	115	5	18	13	8	3	0		4	26	18	2.5	8	3	2	4.5
39	123	Vázquez, Martín	Dodge	113,75	2	13	11	14	3	4.5	5	4	2	4.5	7.5	0	3	12.5	27.75
40	161	Candela, Kevin	Torino	106,75	3.5	2	3	9	5	6.5	5.5	6.5	30	3	2	2	18.5	2	8.25
41	119	Krujoski, Humberto	Dodge	104	27.5	3	2	5	3	8	3	9.5	3	7.5	8	3	3.5	3	15
42	77	Carinelli, Augusto	Dodge	100	3	8	3	3.5	3	7	5	2	5	27	3	3	2	3	22.5
43	93	Rodríguez, Matías	Torino	97,5	2	10.5	16	11	24.5		0	4.5	29						
44	101	Ugalde, Lionel	Torino	93,5	3	3	25		14.5	10.5				34.5				3	
45	208	Ferrante, Gastón	Dodge	89			3	3	2	4.5	2.5	3	2	12.5	26.5	3.5	2.5	19.5	4.5
46	82	Okulovich, Carlos	Torino	82,5	3	3	3	15	3	8	3	20.5	3	11	5	5			
47	32	Fontana, Norberto	Torino	77	3	11	2	18	3	3	18	3	3	3	2	3	3	2	0
48	115	De Carlo, Diego	Chevrolet	66		3	2			3	6	3	6	3	11	9	5	3	12
49	72	Serrano, Martín	Chevrolet	58,5	2	6	2		3		8	8	2	10.5	13		2	2	
50	232	Micheloud, Gustavo	Chevrolet	57,5	2	3	3		11	4.5	3	11	12	0	2	3		3	
51	99	Sotro, Leonel	Ford	56	2	2	3		3	2.5	5.5	3	3	7	20	2	3		
52	134	Jalaf, Matías	Ford	50	9	15	2	16	3	0	3		2						
53	155	Iribarne, Federico	Chevrolet	45,5		2	3	4	3.5	2	3	2	16	2	6	2	0		
54	103	Ramos, Christian Iván	Torino	43,5	11.5	10	8	12	2										
55	111	Garbelino, Juan	Dodge	42,5	2	2	3	2	2		2	2	3	12	2			3	7.5
56	55	Mulet, Leandro	Dodge	17										14		3		0	
57	15	Di Palma, Luis José	Ford	14	14														
58	64	Di Scala, Cristian	Dodge	9	3	2	2		2										
59	215	Crusitta, Gastón	Dodge	9									3	3		3			
60	57	Dose, Christian	Chevrolet	4	2		2												
61	100	Echevarría, Camilo	Chevrolet	3		3													

* Cantidad de triunfos. En rojo, los que integran la Copa de Oro. En azul, los tres del último minuto.

COPA DE ORO

Pos.	Nº	Piloto	Bonus	#1	#2	#3	#4	#5	Ptos.
1°	2	Werner, Mariano	31	42	29.5	47	22.5	54	226
2°	56	Todino, Germán	8	5,5	45	18	44.5	70.5	191.5
3°	68	Santero, Julián	8	47	42	12.5	13	63	185.5
4°	5	Mangoni, S.	8	31	22.5	42	30	39	172.5
5°	87	Trucco, Juan M.	0	27.5	31	22.5	44	30.75	155.75
6°	95	Landa, Marcos	0	31	34.5	8	38	40.5	152
7°	1	Urcera, José M.	0	38,5	14.5	27.5	28.5	36.75	145.75
8°	7	Castellano, J.	0	33,5	2	34.4	24	45.75	139.75
9°	21	Ledesma, C.	0	26	24.5	28.5	21.5	36.75	100.5
10°	133	Aguirre, Valentín	8	12	32.5	32	26.5	9	120
11°	9	Lambiris, M.	0	18	20	10	17.5	51	116.5
12°	27	Mazzacane, G.	0	20,5	4.5	29	35.5	11.25	100.75
13°	53	Catalán Magni, J. T.	8	6	24.5	14	10	32.25	94.75
14°	88	Trosset, Nicolás	0	3.5	29	25.5	7	7.5	72.5
15°	117	Rossi, Matías	8	5,5	20	3	2	14.25	52.75

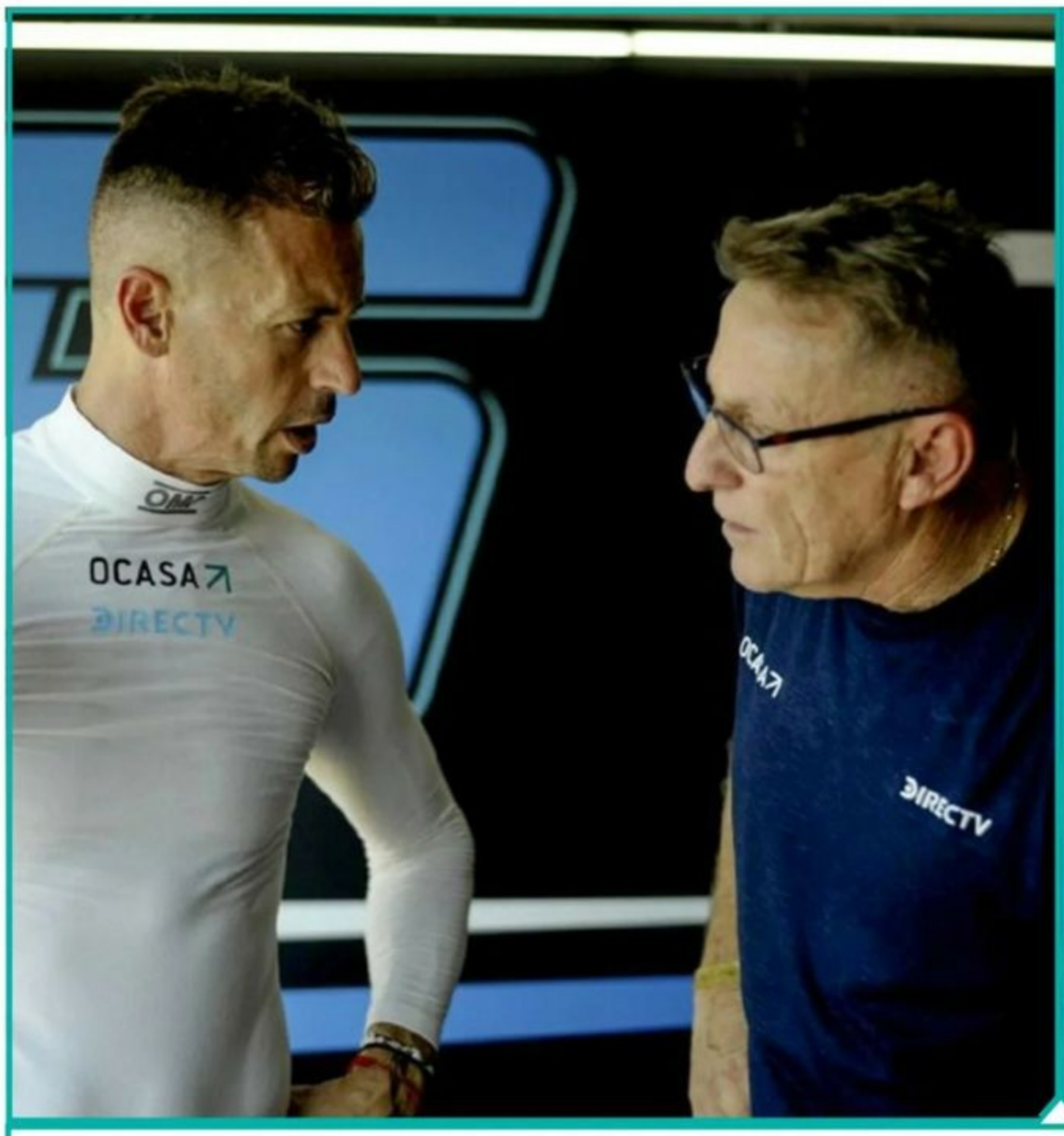
En rojo, pilotos que ganaron durante el presente calendario (requisito para ser campeón).

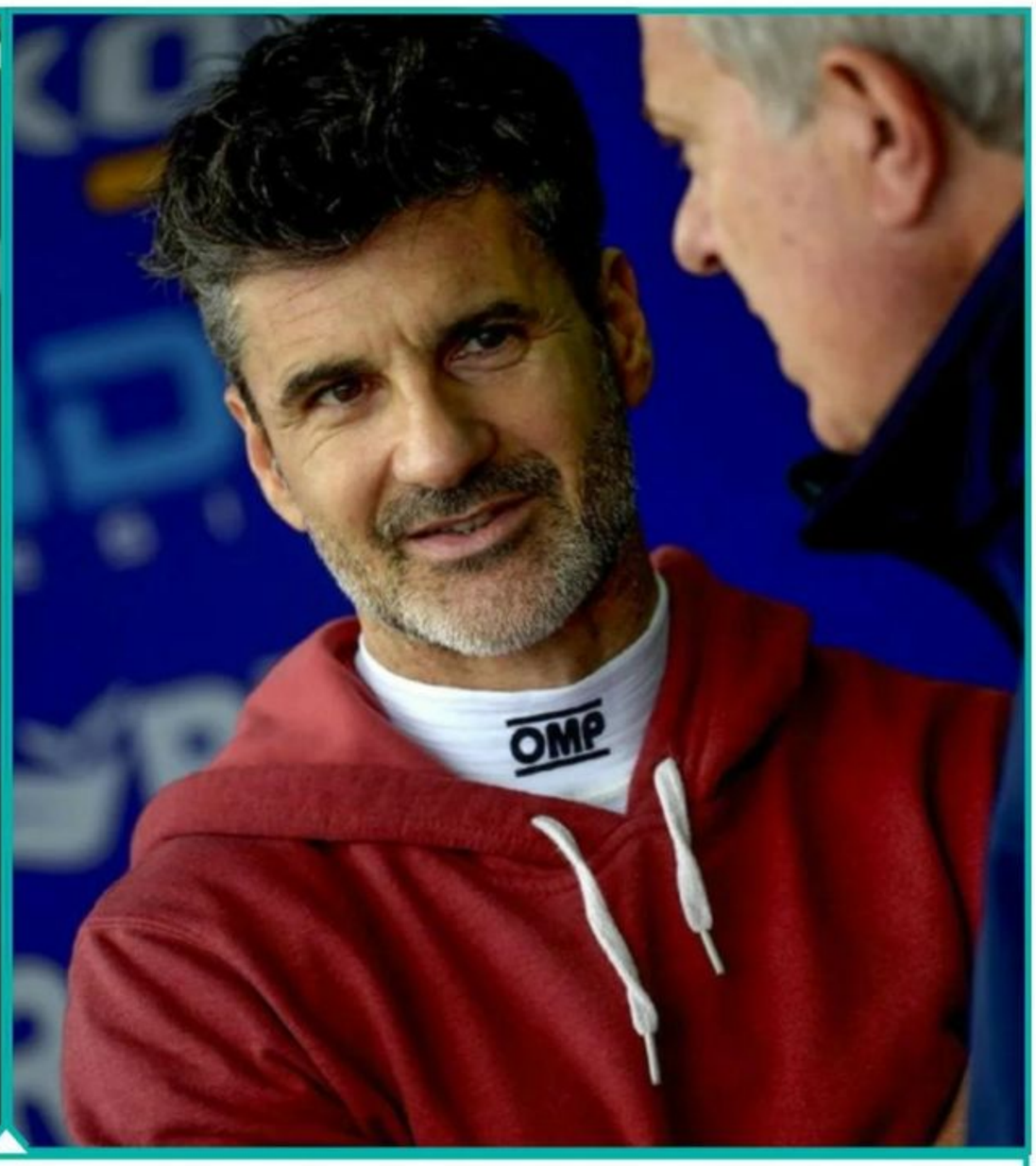
JELUZ

LO QUE DEJÓ EL AÑO

VUELTA AL "GÁLVEZ" En la fecha 10, el TC regresó al Autódromo de Buenos Aires, el cual fue reasfaltado por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Con las tribunas colmadas por más de 50.000 personas, Valentín Aguirre se alzó con la victoria en una de las carreras más atractivas del año.

SE ESTRENÓ "EL CALAFATE" Con la 4ª fecha de la temporada, la categoría inauguró el circuito "Enrique Freile" en la ciudad turística y cuya principal atracción es el Glaciar Perito Moreno. En una entretenida competencia, que tuvo a Julián Santero como protagonista, quedó habilitado el trazado sureño con algunos asteriscos, como el diagrama de la curva uno, el sobrepiano y la continuidad del asfalto. Para la apertura del 2024, esa zona será modificada.





LOS QUE ESTUVIERON DE MUDANZA Varios pilotos comenzaron sus temporadas con un equipo y, tras las distintas fechas, cambiaron de estructura por diversos motivos y algunos hasta de modelo. El primero fue Marcos Quijada, quien comenzó con un Dodge del Coiro Dole Racing y luego de Viedma fue desvinculado. "El equipo decidió que no había lugar para mí", expresó el de Escobar, quien acordó con el Uranga Racing y regresó en la 3ª fecha. De cara a la segunda fecha en Neuquén, Alan Ruggiero se alejó del Savino Sport y se puso al mando del Ford alistado por el DTA Racing que "Josito" Di Palma manejó únicamente en la primera fecha. Federico Iribarne se subió al Dodge que dejó libre el "Marciano", pero por falta de resultados, se bajó y en el "Desafío de las Estrellas" volvió con un Chevrolet del Alifraco Sport. Juan Bautista De Benedictis fue otro que se mudó. Comenzó con el Catalán Magni Motorsport y después de Rafaela, se sumó al Abdala Racing en Posadas y logró un 6° puesto.
La carrera de Termas de Río Hondo fue la última de Juan José Ebarlín con la Chevy del LCA Racing, tras 12 años de trabajo juntos y el de Benito Juárez se incorporó al LRD Performance. Gabriel Ponce de León iba a iniciar la temporada con un Ford del Uranga Racing, pero como no llegó con el presupuesto en las dos primeras citas, en Toay acordó con el AC Competición. Otro que cambió fue Gastón Ferrante, quien arrancó con un Torino del Sportteam y se pasó a un Dodge del A&P Competición para Termas. Por el lado de Emiliano Spataro, el de Lanús empezó con su equipo, en Rafaela se acopló al Catalán Magni Motorsport y, cuatro competencias después, volvió a su escuadra. Otro de Ford, Leonel Sotro, integró el Alifraco Sport desde principios de año, pero luego de Posadas se desvinculó y se unió con su amigo Mauro Giallombardo para el retorno de la Escudería G129.
Leonel Pernía se subió a un Ford del "Gurí" Martínez Competición, pero ante la falta de confiabilidad, en Rafaela corrió su última carrera con el Óvalo y regresó a Las Toscas Racing para manejar un Chevrolet. Facundo Della Motta, quien se alejó del A&P Competición en la misma cita, se reunió con el entrerriano y acordó para subirse al Falcon que dejó libre el "Tanito".

LO QUE DEJÓ EL AÑO

EL REGRESO DEL "TITÁN" Con una presentación en Tecnópolis, en la previa de la fecha de Buenos Aires, Agustín Canapino (tras su muy buen paso en la temporada debut en IndyCar) y el JP Carrera anunciaron el retorno del arrecifeño para las últimas seis citas del campeonato, con la última Chevy que construyó su papá Alberto. La ACTC lo autorizó y el tetracampeón de TC no desentonó. El "Titán" llegó 13° en San Luis, abandonó en San Nicolás con problemas en la transmisión, fue 3° en Rafaela, llegó 12° en Toay y también subió al último escalón del podio en San Juan.

LOS QUE CAMBIARON DE MARCA Después de más de un año de armado, el Maquin Parts puso en pista el Toyota Camry para Esteban Gini en el "Desafío de las Estrellas", por lo que el "Tubo" dejó el Torino. Facundo Ardusso también se bajó del Torino y en Rafaela se estrenó con Chevrolet, marca con la que volvió a los primeros puestos.

LOS NUEVOS TC VIERON LA LUZ Después de un año de trabajo en los talleres del Pradecon Racing, DTA Racing y Di Meglio Motorsport, y un poco menos de tiempo en el Coiro Dole Racing, en la última fecha de San Juan, los TC de nueva generación fueron presentados y salieron a pista en El Villicum. Así, el Ford Mustang, el Chevrolet Camaro, el Dodge Challenger y el Toyota Camry 2024 dieron sus primeras aceleradas. El Torino, en tanto, protagonizó un concurso de diseño, el público eligió la versión de José Alegre y Francisco Russo, de Division Creative Lab, y el Trotta Racing empezó a armarlo en el taller de Chacabuco.

53 **Inscriptos hubo en la primera fecha de Viedma y fue el récord de presentes de la temporada y de la última década. Y en la última del año, en San Juan, fue la de menor presencia con 43.**

EMBRAGUES GUZMAN MULTIDISCOS

1° EL EMBRAGUE DE LOS CAMPEONES 2023 1°

MARIANO WERNER - TC PICK UP

TOBÍAS MARTÍNEZ - TC PISTA

RICARDO ZUBIA - TURISMO 4000 ARGENTINO

"JOSITO" DI PALMA - TOP RACE V6

MATEO POLAKOVICH - TC 2000 SERIES

"MANOLO" RODRÍGUEZ - TC PLATENSE

ADRIÁN TONIETTI – TC REGIONAL GTA

ROQUE TEVES - TC REGIONAL GTA SENIOR

GASTÓN PASCHETTA – TC REGIONAL GTB

GERMÁN PIETRANERA - PROCAR 4000 CLASE A

ALAN GUEVARA - PROCAR 4000 CLASE B

AMILCAR OLIVER - TC PATAGÓNICO

DAMIÁN PÉREZ – TC BONAERENSE CLASE A

FERNANDO PALMUCCI – TC BONAERENSE CLASE C

SERGIO CASCO – TC BONAERENSE CLASE LIGHT

FABIÁN BATTILANA – TC BONAERENSE CLASE D

"CALI" GOMEZ - TC 4000 BONAERENSE

ULISES CAMPILLAY - TC CUYANO

MARIANO MOINE – TC PISTA ENTRERRIANO

FERNANDO BATALLÓN - TC DEL NORTE

JULIO ARENAS – TURISMO ZONAL TIERRA

¡GRACIAS PILOTOS, MOTORISTAS Y EQUIPOS POR ELEGIR NUESTROS ELEMENTOS!

¡VAMOS POR MÁS TRIUNFOS EN 2024!

H.PESTAÑA
> Mega Proyectos Visuales
Equipo H.Pestaña / División Gráfica
Cel. 011 - 1551038657

TC PISTA

TOBÍAS MARTÍNEZ
CAMPEÓN 2023

TEXTO: D.C. | FOTOS: BH Y ACTC

NO DEJÓ DUDAS

El joven sanjuanino de 22 años se ganó un lugar en el TC tras un campeonato que mereció como ningún otro luego de 7 victorias, 6 poles, 5 series y 2 segundos puestos.

Para tomar dimensión de los resultados manifestados en la introducción, cabe agregar que el título de Tobías Martínez llegó con récord incluido, ya que la cantidad de victorias conseguidas en una misma temporada dejó en segundo plano la marca de seis que ostentaban Guillermo Tambucci (campeón) en 1996 y Ezequiel Bosio (subcampeón), en 2005.

"Esto no pasa todos los días así que lo disfruté con mi familia, equipo, motorista, todos los que formaron parte del logro. Fue un sueño conseguir el campeonato en San Juan. Siempre intenté ir para adelante. El auto funcionó muy bien todo el año", señala el piloto que arrancó la temporada buscando sumar puntos para repuntar la mala temporada que había tenido en 2022 y lo logró encabezando el campeonato en 14 de las 15 fechas (en la restante -Neuquén- tuvo en la cima a Lautaro de la Iglesia). *"El objetivo era lograr el pase a la Máxima y tener la posibilidad de competir con grandes pilotos"*, añadió.

Cuando empezó a correr a nivel nacional, en

H.PESTAÑA
> Mega Proyectos Visuales
Equipo H.Pestaña / División Gráfica
Cel. 011 - 1551038657

Séptima victoria de un 2023 arrollador. Fue la segunda corona para Las Toscas Racing, ya que había sido campeón de TC Pista Mouras en 2020, también con Tobías, quien agradeció el aprendizaje y la formación en esas cuatro temporadas con el equipo.

2017, ya mostraba sus condiciones con solvencia y capacidad. En 2019 se coronó campeón de la Fórmula Renault Plus (con 11 victorias en 15 carreras) y terminó 3° en el campeonato de la Fórmula Renault 2.0. En 2020 comenzó la escalada hacia el TC dominando el torneo de TC Pista Mouras, el ascenso a TC Mouras en 2021 y a TC Pista en 2022. El título llegó luego de obtener la pole position en San Juan. Para hacer más perfecta la coronación, la consiguió de local un día antes de la carrera y junto a su gente.

-¿Cómo te sentiste antes de salir a clasificar?

-Me subí al auto consciente de que era un momento especial, para disfrutar, porque estaba latente la posibilidad de sellar la obtención del título y la oportunidad de correr la serie siendo campeón. Después fui tomando los acontecimientos más tranquilo. Nos saludamos con los integrantes del equipo, festejamos y cené rodeado de gente muy cercana. Fue muy lindo a nivel personal por la posibilidad de definir el campeonato de local, con amigos, la familia y los sanjuaninos cerca.

Tobías se inició a nivel nacional a los 16 años en la Fórmula Renault. Venía de hacer experiencia en las categorías de karting, donde comenzó a los 5 años. Luego pasó a los autos con techo en el Zonal Cuyano. En todo ese camino estuvo acompañado por su familia, abarcando una infinidad de kilómetros.

-¿Tu papá llegó a practicar automovilismo?

-No. Simplemente le gustó. La primera vez que

La relación con Ledesma, a cargo de la radio del sanjuanino, arrancó en 2020 y fue creciendo profesional y afectivamente, hasta transformarse en una sincera amistad.

Gonzalo, el felicísimo papá que lo acompañó siempre con mucho esfuerzo, no se amilanó pese a los kilómetros recorridos desde el karting, los altos y bajos en la campaña y "algunas rabietas".

pisé un autódromo fue de la mano de mi tío. Tenía 5 años. Y poco después empecé a correr. Mi papá no era mucho de ir a las carreras, pero empezó a ir por mí y a gustarle de grande.

-Tu familia fue un apoyo incondicional de tu campaña, ¿cómo está compuesta?

-Sí, mi papá me acompañó siempre desde chico. Mis hermanas y mi mamá también, ellos estuvieron presentes en la mayoría de las carreras del año pasado. Tengo dos hermanas: una más grande y otra melliza, Rocío y Guadalupe. Si alguien falta es porque tiene su compromiso. Ellas trabajan en la empresa familiar junto a mi papá y cuando no viajan a las carreras es porque lo reemplazan para cubrir algunas tareas.

Expectativas superadas

El año 2022 no había resultado deportivamente lo que esperaba. "Fue muy malo", llegó a reconocer Tobías, debido a varios choques en carrera y la escasa suma de puntos al final de cada fecha. *"De hecho, mi posición final en aquél torneo fue 19°. Ni entré a la Copa. Pero si bien fue malo en resultados, me dejó un muy buen aprendizaje y muchas cosas claras para el 2023"*, señala.

-¿Cómo cuáles?

-Una de ellas fue aprender a leer las carreras, no salir a pasar a todos desde la primera vuelta, intentar esperar la competencia, ver qué va pasando a medida que transcurren las vueltas.

-Ok, pero en algunos pasajes de la temporada 2023 asumiste riesgos que, abajo del auto, parecieron innecesarios.

-Sí, de hecho en la última final, con el campeonato solucionado, fuimos a buscar la victoria. No me gusta perder en nada.

-¿Qué hiciste con los premios ganados por las seis poles y las copas?

-Los relojes los fui regalando, me quedé con uno que empecé a usar a partir de la última carrera. En su momento fueron a parar al ingeniero, mecánicos, motorista, el dueño de equipo y mi papá. Las copas de las carreras están en un espacio todas juntas y la del campeonato es el centro de mesa de una de las salas. Parece un souvenir...

La sintonía con Ledesma

Tobías ingresó al mundo de la ACTC y el equipo Las Toscas Racing en 2020, donde Christian Ledesma ya competía en TC. En ese momento nació la relación y desde entonces trabajaron juntos en las carreras: *"Está conmigo manejando la radio y fue como una ilusión porque él es un ídolo para mí. Con el tiempo también se transformó en un gran profesor ya que su experiencia me acompañó desde mis comienzos"*.

-¿Cuál fue la última recomendación que te dejó?

-Antes de salir a clasificar en San Juan me agarró fuerte la mano y me dijo que disfrutara, que un momento así no iba a repetirse todos los días. Fue emotivo por la situación y me marcó mucho. Me hizo emocionar. Me acuerdo como si fuese ayer. Fue una experiencia que me voy a llevar para siempre porque soy una persona fría y no suelo emocionarme mucho. La sensación siguió igual al momento de abrir

Soledad, la mamá de Tobías, rodeada de sus hijas Rocío y Guadalupe, un apoyo fundamental en los autódromos y en la empresa familiar, cubriendo las tareas del padre cuando viajaba con su hijo.

Sergio Vagnoni y Walter Pérez rodean al campeón en medio de la celebración que organizaron en la sede de Las Toscas Racing como cierre del 2023.

Tobías fue profeta en su propia tierra y ganó el título en el circuito Villicum para festejar a lo grande con toda su familia y amigos.

la vuelta de clasificación, era un poco raro, pero creo que esa emoción me dio fuerza para ir a buscar la sexta pole.

-¿Cómo te imaginás compitiendo en la misma pista con él?

-Bueno, ya me dijo que me va a "cagar a palos", ja, ja, ja. Después de bajarme del auto en San Juan primero me felicitó y después me dijo eso...

-¿Pensaste quién puede cumplir ese rol en TC?

-Lo estamos viendo. Es difícil encontrar alguien con su experiencia y que también tenga la honestidad de decir la verdad de frente. En algunos toques que tuve responsabilidad fue muy directo: *"Tobías, tuviste la culpa, lo tiraste a la m..."*. Eso es muy bueno, aprendí muchísimo con alguien que te dice las cosas como son y no lo que vos querés escuchar.

-¿Cuál es la victoria que más recordás?

-Todas fueron lindas pero la última de San Juan fue algo especial. La novena fecha en El Villicum también fue muy linda porque largué cuarto y pude terminar primero, pero la última fue especial porque corrí siendo campeón y no modificaba nada haber terminado en la posición que sea; sin embargo me jugué por la victoria.

-¿Cómo te sentís frente al debut en TC con el Torino de nueva generación que está construyendo el Trotta Racing?

-Muy contento porque es un desafío grande. Dejar de correr con Chevrolet me duele en cierta manera, pero además de la marca, el equipo también es nuevo para mí. Al menos está Maxi Juárez en la ingeniería, a quien conozco desde hace tiempo y viene avanzando en este proyecto. Así que vamos a poner todo para que sea un éxito. Será de a poquito, porque yo también necesito aprender y adaptarme al chasis. Vamos a trabajar al máximo para que el nuevo Torino llegue a igualar el rendimiento de los autos actuales en el menor tiempo posible.

Campeón TC Mouras
Jeremías Scialchi

TEXTO: D.C. | FOTOS: BH

GRACIAS POR TANTO

Con tan sólo 19 años se quedó con el título de la temporada y -con su confirmación en el Maquin Parts- piensa de lleno en el TC Pista, como paso previo a competir dentro de la "Máxima".

Por el momento, Jeremías se encuentra ultimando los detalles de su flamante incorporación a la estructura de Venado Tuerto bajo la cual seguirá su carrera en la "telonera", con la ilusión de poder encauzar un año lo más parecido posible al que protagonizó en 2023. Todavía se escuchan los ecos de la campaña pasada y no deja pasar la oportunidad de agradecer por enésima vez al equipo que le permitió este logro, el Trotta Racing, a Esteban por su esfuerzo, sus mecánicos, las publicidades, todos sus amigos y su familia.

-¿Cuánto te costó llegar a correr en TC Mouras y ganar un título?

-La verdad que es mucho todo el trabajo, el esfuerzo y la dedicación que le pusimos a lo largo del año. Hace tiempo que venimos trabajando para esto. Arrancamos en 2020 en las categorías de la ACTC, en TC Pista Mouras, y fuimos escalando. Esta es la primera temporada que pude hacerla completa y con un auto de punta.

-¿Cómo lograste cerrar contrato por el auto de Esteban?

-El equipo siempre me gustó, lo tuve en vista durante bastante tiempo. De pronto él tenía un auto desocupado, sin piloto, y como yo estaba

PRUEBA ESPECIAL.COM
fernandoarregui@hotmail.com
Toda la información del Deporte Motor en un solo lugar

El piloto de Areco corrió en el Trotta Racing durante los últimos 2 años, en los cuales disputó 30 carreras y logró 3 poles, 6 triunfos en series, 3 en finales (la primera en 2022), 12 podios y 4 récords de vuelta.

Como Messi después de ganar el Mundial 2022, Scialchi quería despertarse abrazado a la Copa.

con malos resultados nos unimos en un mismo proyecto. Él me ayudó mucho en lo económico. Así pudimos trabajar juntos y en la primera temporada ya logramos grandes resultados. Sabíamos que estábamos para más y seguimos trabajando juntos. Habíamos arrancado en 2022 y en 2023, con esa experiencia, nos propusimos pelear por el título. Pudimos imponernos en la Etapa Regular y la Copa de Oro gracias al trabajo de todo el equipo, las publicidades y la gente que nos apoya.

-¿Cómo atravesaste mentalmente las últimas cinco competencias frente a tus rivales directos, ya que Ignacio Fain se impuso en tres carreras y Jorge Barrio en las otras dos, cuando en la misma serie tu mejor resultado fue un segundo puesto?

-En las primeras dos fechas de la Copa de Oro no nos fue muy bien, habíamos perdido buena parte de los puntos y tuvimos que enfriar un poco la cabeza para volver a funcionar como lo hicimos durante buena parte del año. De ahí en

Esteban Trotta le abrió las puertas de su equipo y en el segundo año de colaboración forjaron un gran campeonato.

más trabajamos con el equipo, tratando de salir adelante, poniendo los mejores recursos frente a esa situación. Por suerte nos repusimos y en las últimas tres fechas de la Copa estuvimos más firmes que ellos dos. Se nos dieron los resultados y salió todo perfecto, como lo habíamos planeado y soñado.

-¿Cuál fue la clave del título?
-En la última carrera estábamos muy firmes. Habíamos hecho el mejor tiempo de clasificación mientras que Barrio no mostraba una condición semejante. Además arrastraba una sanción que lo obligaba a largar último en la serie y eso nos permitió estar más tranquilos. La final fue del mismo tenor, peleando la punta con Gerónimo Gonnet, mi compañero de equipo. Hubiera estado lindo hacerlo mano a mano con Jorge, ya que estábamos separados por pocos puntos. Antes de disputar la final tenía 6,5 puntos de ventaja a favor y el que llegara adelante del otro hubiera podido definir todo.

TRANQUILO Y SIN NERVIOS

-¿Pese a la ventaja, no sentiste un poco de nervios?
-No, había que estar muy tranquilo arriba y abajo del auto. Por suerte pude contenerme bien y no mandarme ninguna macana. Salió todo perfecto, tal cual lo habíamos planeado. A medida que fue avanzando el fin de semana el resultado fue inclinándose hacia nuestro lado.

-¿Cómo viviste el momento de la largada en la serie y en la final, en la que tuviste roces con tus rivales?
-La maniobra de la final fue tranquila porque largaba junto a Gonnet. Nos respetamos muy bien y me dejó entrar perfectamente, clarificando el panorama con él a mi espalda. Más áspera fue la de la serie, con Joaquín Ochoa, pero la pude superar bien.

-¿Podés nombrar una de las decisiones más acertadas en estas dos últimas temporadas?
-Haber conseguido integrarme al Trotta Racing. Fue una de las claves para ganar este torneo. Después, en pista, no tuvimos que tomar grandes decisiones, más allá de alguna

que otra común que se presenta en las carreras.

-¿Tres rivales a los que nunca dejaste de prestar atención?
-La verdad que si nombro a tres me quedo corto. Fueron unos cuantos más porque la categoría se mostró siempre muy pareja. Apareciendo nuevos rivales a medida que iban pasando las fechas, firmes candidatos para pelear la Copa: Thomás Ricciardi, Fain, Barrio, Gero (mi compañero de equipo), Matías Cravero... en todas las carreras siempre aparecía un piloto distinto con un dominio muy fuerte.

-¿Es cierto que poco después del título recorriste casi 100 kilómetros en bicicleta?
-Sí. La verdad que el anteaño pasado, en el mes de diciembre, habíamos ido a agradecerle a la Virgen de Luján y a pedir por un buen 2023. Lo hicimos con los chicos que me acompañan y prometimos volver allá si ganábamos el campeonato. Y cumplimos pero, esta vez, con un doble esfuerzo, porque viajamos ida y vuelta en bicicleta, cubriendo los 45 kilómetros de distancia entre San Antonio de Areco y Luján. Así que anduvimos unos 90/95 km con amigos, disfrutando y cumpliendo la promesa. Obviamente, este año volveremos a renovar la fe.

-¿De qué manera viviste los días posteriores a la consagración?
-La verdad que fueron días de definiciones. Estuvimos trabajando muy fuerte para cerrar el 2024 en la parte presupuestaria. La primera decisión

De izquierda a derecha, los integrantes del equipo que también pusieron su granito de arena en la obtención de la Copa: "Toto" Trotta (hijo de Esteban), Gero Gonnet, Scialchi y Marcos Landa.

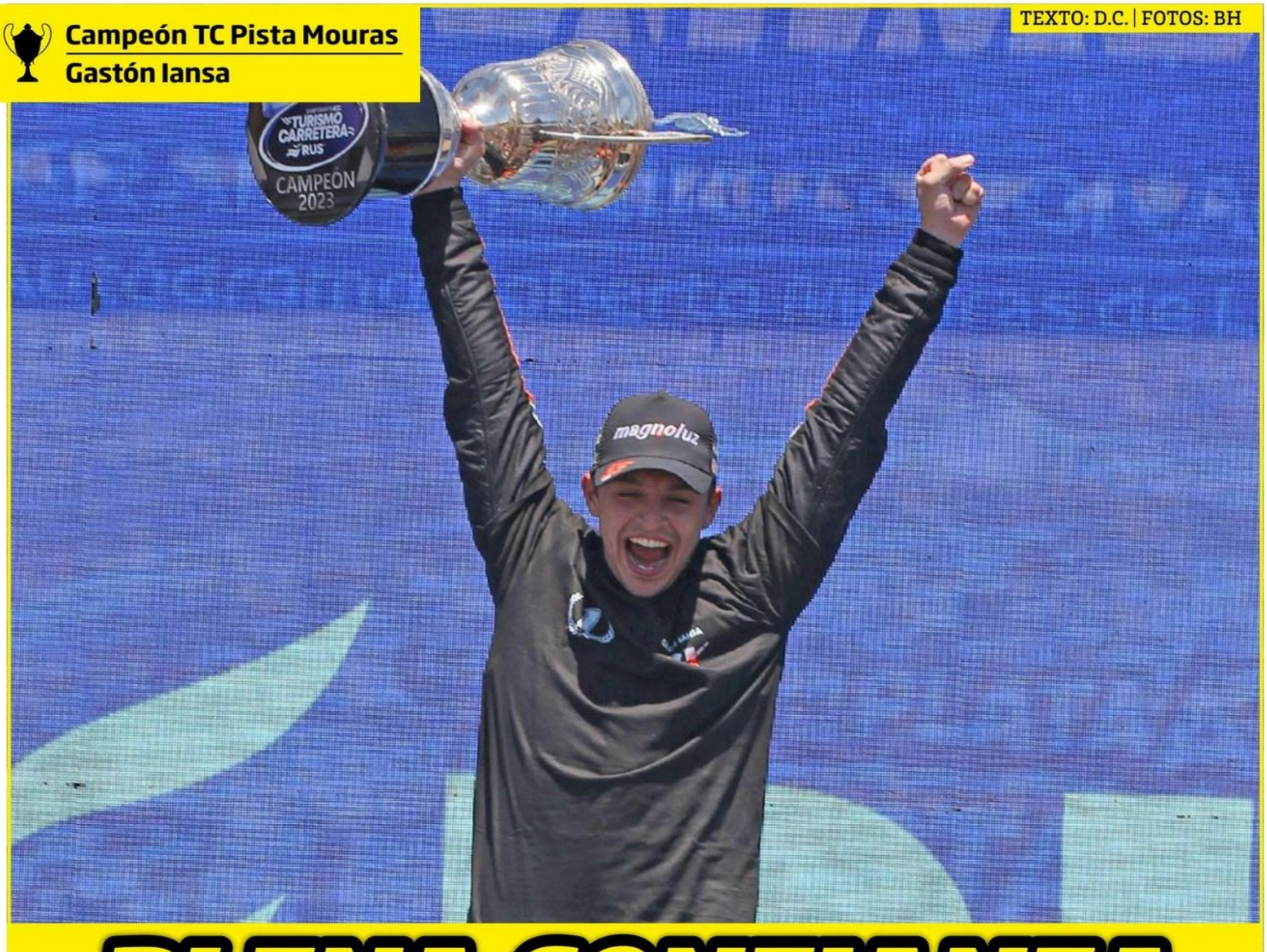
había sido bastante dura: sobre fin de año nos desvinculamos del Trotta Racing, aunque me llevo el recuerdo de todas las victorias, los momentos de superación y las metas que alcanzamos juntos. Desde el primer día supe que había encontrado un grupo de personas excelentes, con una pasión por el automovilismo muy grande y un firme compromiso de pelear hasta el final. Ojalá nuestros caminos se crucen nuevamente. Con respecto a lo nuevo estoy muy ilusionado, hace pocas horas acabamos de confirmar nuestra entrada al equipo de Horacio Soljan. Fue la mejor opción después de analizar varias alternativas junto a nuestros auspiciantes. Nos sentimos satisfechos porque estamos seguros de que tomamos el camino más conveniente.

-Si bien hay que cumplir con el reglamento y correr un año en TC Pista, el hecho de ser campeón de TC Mouras te da derecho a competir el año próximo en TC: ¿Te vas haciendo una idea de ese momento?
-Sí, para eso estamos trabajando, vamos a dejar todo para alcanzarlo lo antes posible, que es lo que más deseo.

Campeón TC Pista Mouras

Gastón Iansa

TEXTO: D.C. | FOTOS: BH



PLENA CONFIANZA

Piloto y equipo reforzaron con acciones positivas la preparación final para conquistar un torneo que -pese a los siete triunfos-, recién pudieron festejar tras la última vuelta de carrera.

Casi no tenían margen de error. Si bien la apretada definición que planteaba la tabla de posiciones dejaba todo en manos de Gastón Iansa y el JP Carrera, el menor desliz podría echar a perder un campeonato para el que estaban bien perfilados: *"Es siempre así, parece fácil, pero nunca lo es. En estos torneos de la ACTC todos los que llegan con chances a la última fecha pueden concretarlas"*, señala sin dudas el campeón.

-¿Después del título hubo espacio para distenderse?

-Sí, pude estar un poco más relajado pero planificando el 2024, más que nada por toda la complicación que está atravesando el país. Hay que tratar de acomodarse lo más rápido posible para no dejar pasar ninguna chance. Es un poco lo que nos pasa a todos.

-¿Cómo queda tu futuro en TC Mouras después de la reestructuración del JP Carrera?

-Esta temporada correré junto a Las Toscas Racing. En esa alianza este equipo atenderá mi auto y el JP lo hará con los de TC y TC Pista. De todas maneras conozco a los chicos de la parte técnica, sigue siendo el mismo trato, ya que van a compartir la estructura. Queda ver si los

Iansa (26 años) empezó a festejar el título en la última fecha, cuando tomó el segundo lugar tras el retraso de Rasetto, un resultado que antes de los metros finales le otorgaba la corona a Faustino Cifre, finalmente ganador de la competencia.

mecánicos de Las Toscas alcanzan a abarcar los trabajos en el resto de las categorías o pueden verse reforzados con algunos del JP.

-Antes de salir a pista para la carrera final, ¿esperabas una definición de campeonato favorable?
-La verdad que no porque las alternativas se dieron de un modo muy repentino. Intenté no equivocarme y hacer lo mejor posible. Sabía que si Faustino Cifre ganaba, la suma de puntos entre ambos podía quedar empatada o separada por muy pocas unidades. Pero la incertidumbre se agrandó al no escuchar bien los mensajes por la radio, ya que había ruidos en la transmisión con boxes. Debido a esa interferencia no me podían pasar información. Así que intenté mantenerme calmado, terminar tercero y ver qué onda. Y bueno, al final se dio el retraso de Genaro Rasetto y quedé segundo. Sabía que saliendo una posición detrás de Faustino sería el campeón.

UNA DEFINICIÓN APRETADA

Tras haber clasificado a la Copa de Plata con 63 puntos, 47 más que su inmediato perseguidor, en

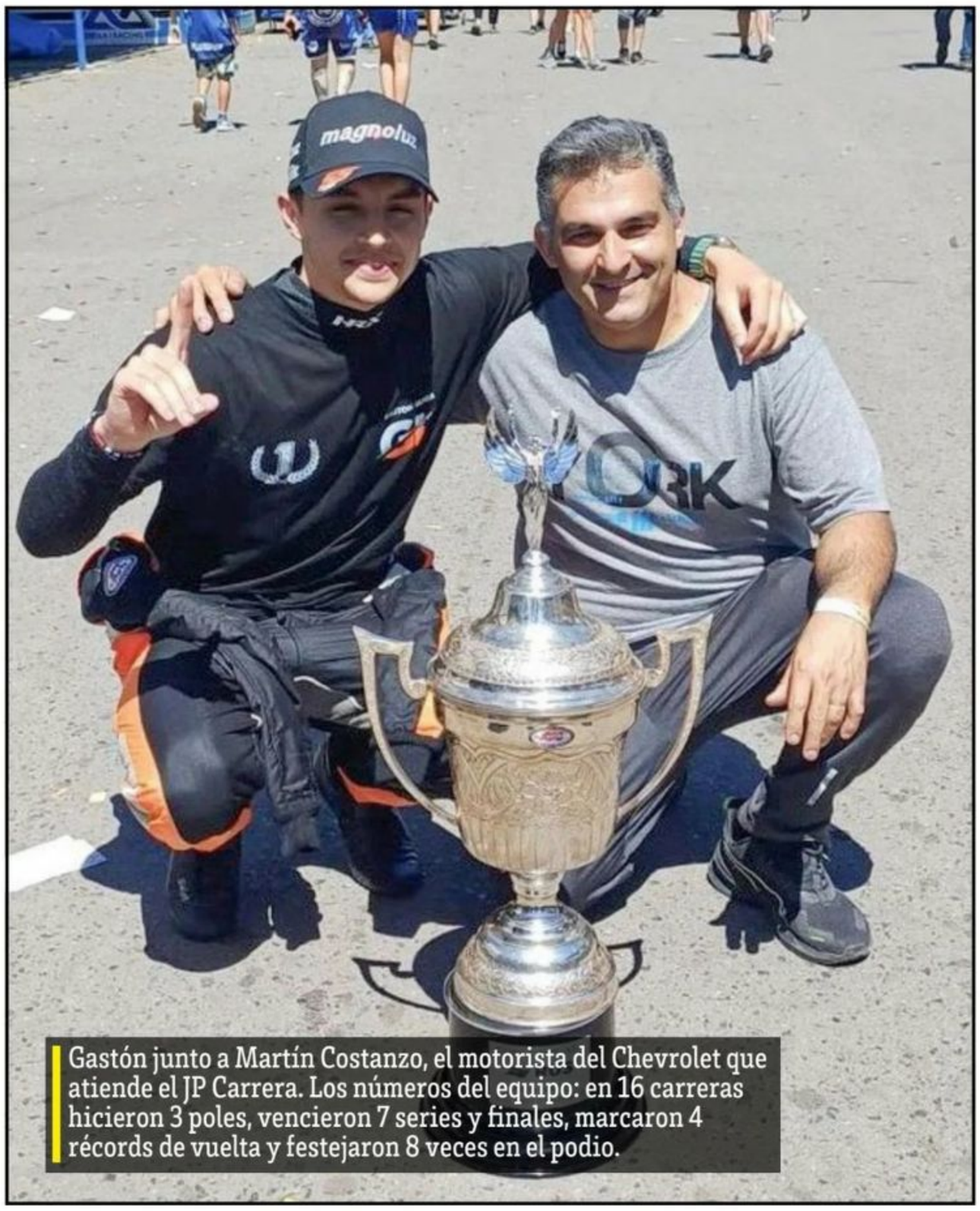
las tres primeras fechas del mini torneo sus resultados se desmoronaron. Esto provocó el ascenso de sus rivales en el certamen, Cifre y Benjamín Ochoa, que a dos fechas del final estaban separados tan solo por dos puntos del todavía líder del torneo.

-Lograste la clasificación a la Copa de Plata con cierta holgura pero, a medida que se consumieron las fechas, se fue achicando la diferencia: ¿cómo te sobrepusiste a la situación?

-La verdad que me mantuve tranquilo, nunca pensé de manera negativa. Siempre dije que cuando el auto no presentaba ningún tipo de problema y funcionaba medianamente bien, iba a estar adelante. Esto resume un poco lo que pasó durante el año, ya que las veces que no ganamos fue debido a que tuvimos problemas que directamente nos llevaron al abandono. Ni siquiera sumamos puntos. Fue ganar o abandonar. Entonces sabía que cuando llegara el momento en que las cosas tenían que salir bien, iba a obtener buenos resultados: en las primeras tres fechas de la Copa abandonamos, en la cuarta ganamos y en la quinta quedamos segundos. Como que la situación no dependía tanto de mí como de otros factores. Así que estaba tranquilo con el trabajo que venía haciendo. En el caso de que se nos diera el título iba a influir un poco más el factor suerte.

-¿Te sirvió haber competido en TC Pista Mouras, siendo que por tus antecedentes deportivos podías haber desembarcado directamente al TC Mouras?

-Sirvió por el hecho de sumar buena experiencia. La realidad es que no contaba con ningún pergamino en el manejo de autos con tracción trasera y en el momento de decidir por dónde comenzar no estaba seguro de cuánto podía rendir. Ahora, con los hechos consumados, siento que podría haber ido directamente al TC Mouras y haberme adaptado rapidísimo, pero no lo sabía. Creo que la decisión fue acertada.



Gastón junto a Martín Costanzo, el motorista del Chevrolet que atiende el JP Carrera. Los números del equipo: en 16 carreras hicieron 3 poles, vencieron 7 series y finales, marcaron 4 récords de vuelta y festejaron 8 veces en el podio.

-¿Cuál fue la particularidad más destacable del año?

-Sumar muchos puntos y no dejar pasar las oportunidades cuando estuvieron las posibilidades de ganar.

-¿Ya sos piloto a tiempo completo o todavía colaborás en el negocio familiar?

-No, hace aproximadamente dos años me dedico exclusivamente al automovilismo. Mi última temporada de amateur, por decirlo así, fue cuando competí en la Clase 3 de TN con un Toyota del equipo de "Tito" Bessone. En el aspecto comercial me desempeño por mi cuenta, aunque siempre aparece un amigo o algún allegado que me brinda una mano. Así que lo voy encarando según van surgiendo las situaciones pero, por lo general, me reúno yo con los auspiciantes.

-¿De qué cosa no te arrepentís cuando hacés el balance deportivo del año?

-De haber arreglado las condiciones para poder competir con dos excelentes equipos, en el caso del Mouras con el JP Carrera y en el Turismo Nacional con el Crucianelli GC Competición, además de los motoristas y el grupo humano que estuvo respaldando la

El festejo siguió en caravana hasta la localidad de San Vicente, con su gente, amigos, familia, integrantes del equipo y el auto de carrera a remolque.

atención de los autos.

-Hablando del TN, ¿cómo viste la coronación del "Tanito" Pernía?

-El título estuvo peleado y tuve la oportunidad de terciar entre los protagonistas. Necesitaba puntos para llegar a la última fecha con posibilidades y alcancé a luchar tanto con Pernía como con Manu Urcera. La verdad que, dentro de todo, estuvo tranquilo.

-¿Qué opinás del sistema de lastre?

-No me gusta demasiado porque en las últimas seis carreras corrí con un montón de kilos y eso me costó la pérdida de rendimiento en el auto. Pero bueno, es algo que va a seguir sucediendo en esta temporada, así que ya estamos pensando qué vamos a inventar para mantenernos competitivos.

-¿Hay algún punto específico que debas enfocarte para mejorar tu condición profesional?

-Creo que soy bastante regular en todas las áreas pero por ahí, lo que menos sé, es la parte técnica de los autos. Obviamente confío en los ingenieros del equipo, que son los que más saben y estudian para esa función, pero es lo que más me cuesta: entender mejor el comportamiento variable del auto en condiciones muy similares. Por lo demás tengo conocimiento del resto de las cosas que hacen al auto y al equipo de competición.

-¿Un deportista preferido fuera y dentro del automovilismo?

-Lionel Messi y Guille Ortelli, a quien el año pasado pude disfrutar como integrante del equipo, justito antes de su retiro definitivo de las TC Pick Up.

TCPPk

CAMPEÓN 2023
ELIO CRAPARO

TEXTO: D.C. | FOTOS: BH

DEJÓ SU SELLO

Tras años de experiencia en las categorías de la ACTC, el chacabuquense consiguió un meritorio título que se complementa al buen desempeño de su primer año en TC.

Quiérase o no, la historia lo puso ahí, en el lugar de los iniciadores, como el primer campeón de TC Pista Pick Up. Hablamos de la novel categoría que arrancó tímidamente a principio de 2023 y fue haciéndose más competitiva a medida que el torneo llegaba a su término. *"El RUS Med Team hizo un gran trabajo con la Toyota Hilux a lo largo del año. Nuestro potencial estuvo parejo con el de los otros equipos en el Autódromo de La Plata y pudimos ser contundentes siempre que corrimos fuera de ahí"*, resaltó Elio Craparo.

-¿Qué balance te dejó este primer título?

-Fue un año muy bueno. Sabíamos que el objetivo era el campeonato. Con muchas carreras en La Plata se hizo muy parejo y siempre fuimos protagonistas. La peor clasificación que tuvimos fue recién en la última fecha, donde quedamos 5°, pero en el resto siempre peleamos por la pole.

OBJETIVO LOGRADO

-¿Qué opinás de la categoría?

-Llegó a tener 18 camionetas en un fin de semana.

Craparo definió el título con un 5° puesto en la última fecha, imponiéndose a sus dos principales rivales del campeonato: Calvani e Impiombato. Al cabo del calendario logró 4 victorias y otros 5 podios, llegando en las tres mejores posiciones en 9 de 12 carreras.

Creció mucho a medida que pasaba el año y en este 2024 será mejor todavía. Por suerte cumplimos el objetivo de ganar el título y quedamos en la historia como el primer campeón de la categoría.

-¿Hay posibilidades de defender el título o pasar a correr en TC Pick Up?

-En TC Pick Up ya podría haber corrido porque tengo el pase por estar compitiendo en TC. Pero salió esta oportunidad el año pasado y la aprovechamos. Obviamente la idea de subir de categoría es muy buena pero estamos evaluando el tema económico. Este año no viene fácil en este sentido y por el momento hay una gran chance de hacer únicamente TC. Por lo menos en 2024. En la última parte del 2023 se nos hizo duro mantenernos en las dos categorías.

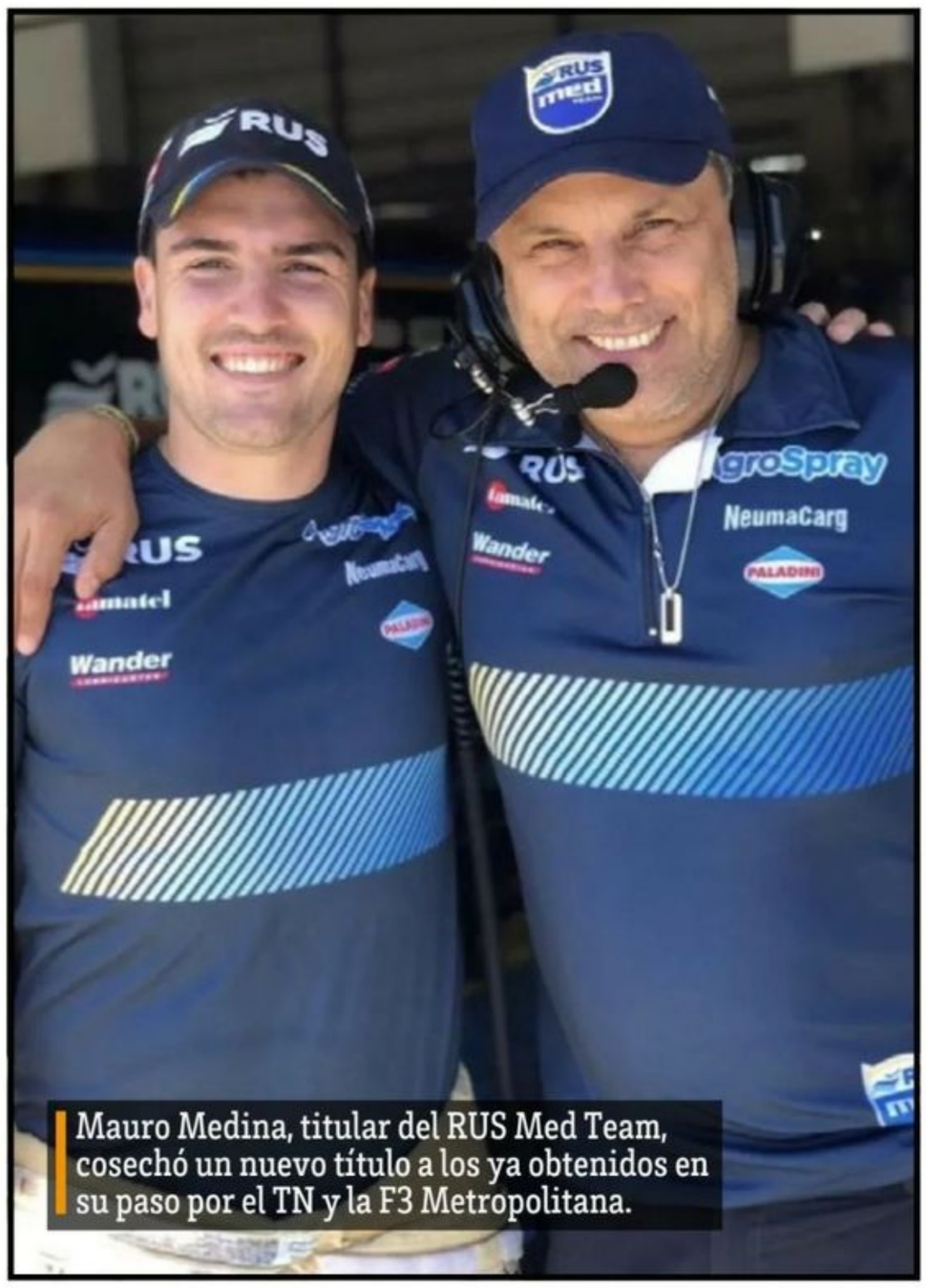
-¿Se siente el cambio de ritmo en el manejo de los autos, después de ocupar en el mes uno o dos fines

Dos copas para Chacabuco: Elio y su vecino Jorge Purita (h), vencedor de la Copa Bora.

En pleno festejo, Diego Devia, mecánico y encargado principal de la camioneta, le levanta la visera para mirarlo a los ojos y gritarle: ¡Campeóóóóónnn!

El fanatismo de su mecánico Gonzalo Alsina fue tal que no dejó pasar la oportunidad de tatuarse para toda la vida el primer campeonato de Elio con el número de la camioneta.

La satisfacción de su papá Hernán, principal sostén del proyecto deportivo, su mujer Elisabet y Anahí, la hermana menor.



Mauro Medina, titular del RUS Med Team, cosechó un nuevo título a los ya obtenidos en su paso por el TN y la F3 Metropolitana.

de semana más de actividad que cuando corrías en una sola categoría?

-La verdad que me sentí muy bien, es algo muy lindo, es el deporte que a uno le gusta. Si bien hoy en día no es solamente mi único trabajo, es a lo que uno apunta y trata de consolidar. Nos agarra también una etapa del año y del país con un cambio muy fuerte. Las empresas están tratando de acomodarse y por eso no veo algo claro para TC Pick Up. En caso de que se abra una puerta, lo haremos. Pero antes de eso aún nos queda acomodar un porcentaje del presupuesto para correr en TC.

SU PRIMERA TEMPORADA EN TC

Su debut en TC terminó con saldo a favor. Fue bueno al principio del campeonato, luego el equipo atravesó por una meseta y volvió a repuntar sobre el final. *"Hicimos un buen trabajo. Lo mejor del año es la experiencia que sumé, lo más difícil que tiene el TC. En cuanto a la competitividad anduvimos muy bien, al igual que en muchos entrenamientos y clasificaciones. En carrera nos tocó largar varias veces en la mitad del pelotón y avanzamos mucho, un aspecto que me dejó conforme porque era la duda más grande que tenía. Por otro lado, fallamos en lo más sencillo: la confiabilidad. Abandonamos en siete carreras del año, aunque una de ellas fue por la pinchadura de una goma, en Buenos Aires cuando estaba para hacer podio. Pero seis carreras de quince es muchísimo. Así y todo terminamos el campeonato en 25° posición. Creo que fue un resultado bueno porque si llegábamos en un 60 o 70% de esas carreras, que sería lo normal, hubiéramos finalizado entre los quince mejores del torneo. Tuvimos varios problemas con el motor y esa experiencia nos dejó un aprendizaje para esta temporada, como es la de no repetir esos inconvenientes. Buscaremos ganar en firmeza porque el TC penaliza mucho no completar sus competencias"*, explica.

-¿Vas a continuar con la misma formación?

-Sí, está casi cerrado. Queremos darle continuidad al proyecto de TC que arrancamos el año pasado porque veo que tiene más potencial para dar. Ese es el objetivo, continuar con los Hermanos Álvarez y con Gabriel Mazzei (es casi un hecho que va a seguir), lo mismo que Tomás Urretavizcaya. Nos falta un encuentro con el motorista Claudio Garófalo para conversar la parte económica.

-¿Qué ventajas da no cambiar de equipo?

-El conocimiento con los integrantes es un punto a favor, ya que si bien fue nuestro primer año

en TC, hace varias temporadas que estamos juntos. Vamos a dar un gran salto. Esta será mi quinta temporada con ellos y a Mazzei lo conozco de antes, desde que integra la estructura de Esteban Trotta en Chacabuco. Tuve contacto cuando corrí en el equipo Renault de invitado de Emiliano Spataro en los 1000 km de Buenos Aires en 2018. Y bueno, estamos trabajando hace un año y medio juntos. Todo sirve para que haya más "feeling" durante el año.

Aida y Paula de la Fuente, Directora y Community Manager de Crono, respectivamente, celebraron el logro de Elio, a quien las une una relación de muchos años junto a su familia.

BALANCE FAVORABLE

-¿Te sigue dando satisfacción recordar tu primera carrera como piloto titular de TC?

-Sí, porque fue una sorpresa hasta para nosotros mismos. Se había llegado a Viedma con el auto muy justo. Terminamos de apretar los tornillos en el autódromo y ni siquiera habíamos puesto el motor en marcha en el taller. Esa carrera terminé clasificando sexto, largando la serie en primera fila con Matías Rossi y concluyendo la final en 10° puesto. La verdad que era una carrera para terminar en el podio si no hubiera hecho un trompo por un inconveniente que venía teniendo en los frenos. Hasta fue difícil disfrutarla porque pasó muy rápido y fue emocionante para todos. Creo que la disfruté mucho más con el paso del tiempo.

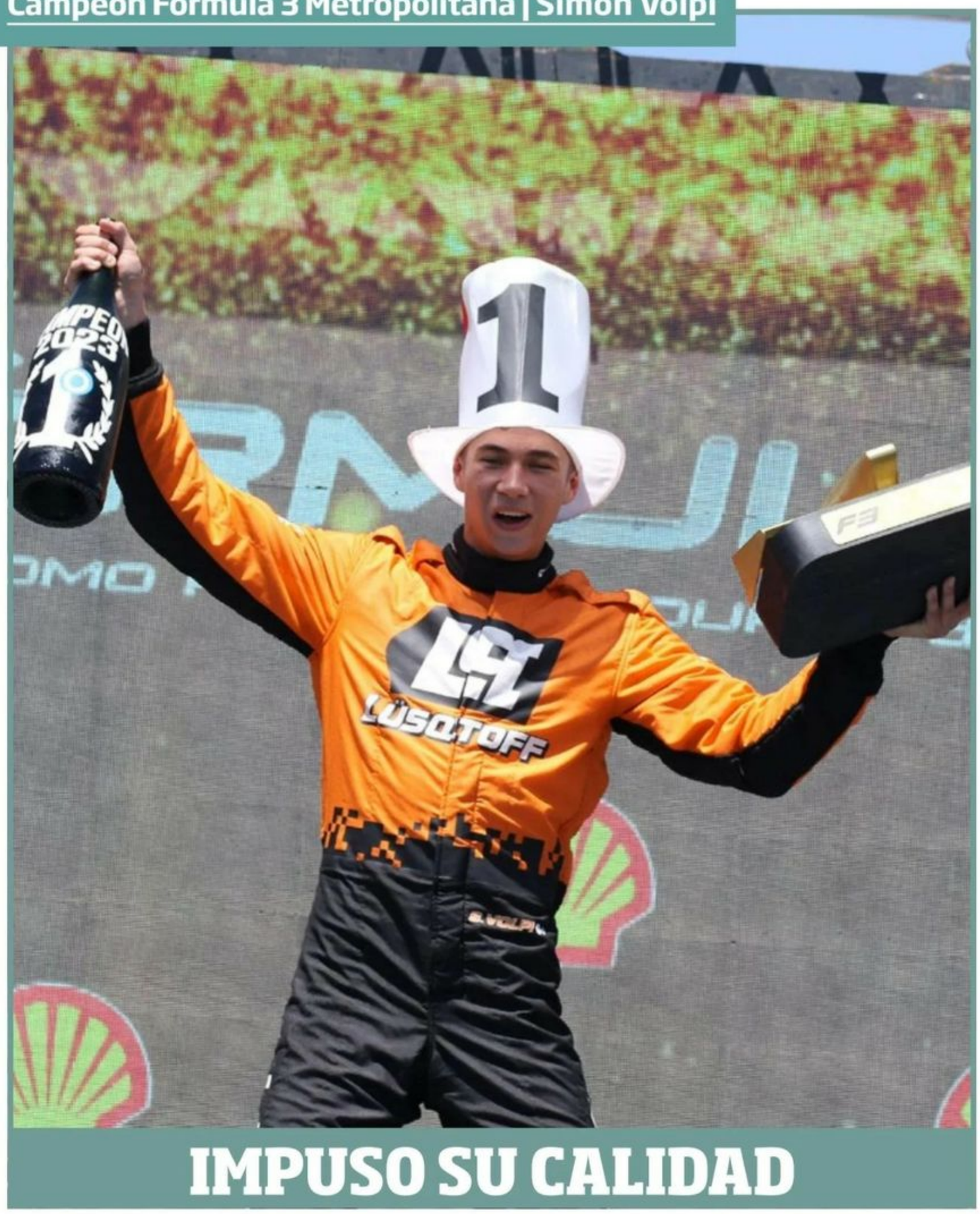
-¿Y una que también te haya dejado satisfecho a lo largo del año?

-Pude disfrutar bastante la de La Pampa, la antepenúltima del calendario. Anduve bien, pasé a Mariano Werner en la serie, peleé con Manu Urcera, con Julián Santero, lo superé a Agustín Canapino, pasé a Juan Cruz Benvenuti, peleé con Marcos Landa... la verdad que tuve un buen año en lo deportivo. Disfruté muchísimo conducir en esa fecha porque peleé con pilotos de altísima trayectoria y nunca tuve un problema con ninguno de ellos; nunca un roce, siempre de buena forma, sintiéndome muy reconfortado el lunes de vuelta en mi casa, agradecido por el lugar que ocupo.

-¿Qué confirmación te dejó la temporada pasada y qué queda pendiente para esta?

-Me deja muy tranquilo el hecho de saber que cuando conté con una buena herramienta, pude pelearle de igual a igual a cualquiera. Si bien disfruté muchos momentos durante todo el año, todavía me preocupo cuando al final de las carreras no me va tan bien o hay muchos problemas. Me costaba decir a las cinco de la tarde *"Bueno, se terminó el domingo, cambio el chip y está todo bien de nuevo"*. Por momentos la pasé mal, sufrí la serie de roturas y encima fueron casi todas seguidas. Fue una etapa dura de atravesar pero siempre miro el lado positivo de lo que uno hace. Obviamente, los que peleamos el presupuesto carrera a carrera, nos duele mucho esos bajones. Es una situación difícil porque siempre se está pensando en que no se caiga ningún sponsor para poder seguir. Es difícil lograr la tranquilidad que te da tener los acuerdos y el presupuesto cerrado para todo el año e ir a correr las 15 carreras con el tema resuelto. De ahí que pensamos en hacer una sola categoría esta temporada, para evitar un sobresalto económico.

Buen año debut en TC con el Dodge de los Hermanos Álvarez Motorsport: finalizó 25° en el torneo y su mejor resultado fue un 6° puesto.



IMPUSO SU CALIDAD

El volante de Azul peleó duro y parejo en la especialidad hasta adjudicarse el campeonato, a partir del cual ya encara su nuevo proyecto.

Para disfrutar a veces hay que sufrir. No es lo ideal, pero algo de eso ocurrió con Simón Volpi en la última fecha del año en el Autódromo "Roberto Mouras" de La Plata. La rotura del motor en la primera jornada lo complicó en la final sabatina y tuvo que sacar a relucir todo su temple en la última carrera del año para lograr el título. El desahogo llegó luego de una aguerrida final que le permitió consagrarse como el nuevo rey de la categoría. Así lo vivió: *"Creo que fue una carrera bastante disputada en la que tuve que esforzarme hasta último momento. Después de la final del sábado, Maxi (Evans Weiss, su compañero de equipo) nos había recortado muchos puntos. La diferencia se había achicado a siete y en la prueba del domingo largaba tercero, justo detrás de mí"*. La situación no era del todo cómoda porque además su rival contaba con un auto levemente superior ya que *"habíamos tenido que cambiar el motor de nuestro auto. Y bueno, esa pequeña diferencia se traducía en una pizca de mayor potencia, lo que nos puso en guardia toda la carrera porque sabía que no iba a ser sencillo contenerlo"*.

-¿Qué clase de situaciones presentó un año ultra competitivo como el que protagonizaste, donde además de competir con rivales de otros equipos tuviste que vértelas con los de tu propia estructura?

-Sí, es muy difícil luchar un título con un compañero de equipo porque cada uno sabe el potencial que tiene el otro y también cuáles son sus puntos débiles. Lo aceptamos porque son las reglas del Satorra Competición y nos estamos formando. Por ejemplo, después de los entrenamientos, el que era dos o tres décimas más rápido de los cuatro le mostraba al resto la razón de tal o cual divergencia, para que todos mejoraran. En este sentido el equipo es muy colaborativo y de data abierta. Se compararon las cámaras de los cuatro autos, se analizaron los puntos de interés uno por uno y luego se cotejaron los datos del más rápido con los del resto. También hacíamos comparaciones más selectivas para ver el desempeño de alguna vuelta en particular. Obviamente, en un punto, no se puede volcar en la pista todo eso con la misma exactitud, por lo que la cuestión siempre terminó definiéndose por una mínima diferencia.

-¿Cuál fue el fin de semana que más satisfacción te brindó?

-Paradójicamente, el más difícil que tuve en el año, el de la primera fecha en Concepción del Uruguay. El jueves había doblado el chasis y quebrado el auto en la parte delantera, sobre los anclajes de suspensión. Ese fin de semana terminamos corriendo como se pudo, con una llave cruz soldada al auto, y ambas finales fueron de las más duras pero pudimos ter-

Volpi ganó el certamen junto al Satorra Competición producto de 3 triunfos, 10 podios y 1 pole position, convirtiéndose en el 14° campeón de la categoría.

Volpi, hincado entre su auto y el de su compañero de equipo Evan Weiss, "reploteados" con los números 1 y 2, respectivamente, sintetiza el trabajo hecho en el campeonato por los integrantes del Satorra Competición.

Este año el piloto azuleño competirá en el Turismo Pista Clase 3 con un Kinetic del Benincasa Racing.

minar terceros. Otra que recuerdo bien fue la quinta fecha: había clasificado 31° para la primera carrera y terminé en 6° posición.

-¿Pese a que los autos incorporan bastantes piezas estandarizadas, es posible -o notaste- alguna evolución en ellos durante el transcurso del campeonato?

-La verdad que sí. En la primera fecha partimos con una puesta a punto que después fue cambiando. Con el paso de las carreras nos poníamos a trabajar después de los entrenamientos y cada uno, aportando su punto de vista, comenzaba a perfeccionarlos, ya que al volver a la pista se notaban más rápidos.

NUEVOS RUMBOS

Los proyectos no se detienen y lo importante es seguir practicando automovilismo. Es una disciplina que se replica a lo largo y ancho del país con una diversidad de categorías que ofrece múltiples posibilidades para practicar este deporte. En el caso de Simón, la opción es pasar de los autos de Fórmula al Turismo Pista. *"Mi papá tiene un taller de competición en Azul y allí preparamos varios autos de carrera. Así que vamos a ir para el lado de la Clase 3 del Turismo Pista, con la mira puesta en hacer algo en el Turismo Nacional a mediano plazo. La idea es sumar experiencia previa con el equipo Benincasa Racing sobre el Fiesta Kinetic. Les planteamos hacerlo en nuestro taller bajo el asesoramiento de ellos"*, comenta sobre las últimas novedades.

Al respecto ya está al tanto de las características competitivas de la especialidad en la que incursionará: *"La estuve siguiendo durante todo el año pasado y me encanta. Hay muchos pilotos de mi zona que corren y he acompañado a algunos a varias carreras"*.

Junto a su padre, con quien comparte la pasión automovilística en su taller de la localidad de Azul y continuarán haciéndolo este año en la Clase 3 del TP.

En el auto de papá

Como en la pasada temporada, Simón alternará el pilotaje de autos con el trabajo en el taller de su padre (*"Tenemos un VW Gol que preparábamos para correr en los zonales y otros autos de amigos a los que brindamos atención"*, acota) y la escuela secundaria: *"Recién pasé a sexto año así que voy a tratar de no tener tantas faltas de más. Después de todo quiero prepararme con más ganas que nunca y ordenarme lo mejor posible porque vamos a empezar un proyecto con un auto nuevo en el equipo de mi papá"*.

"FUE MI MEJOR AÑO EN EL AUTOMOVILISMO"

Consagrado en el Turismo Nacional y en el TC2000, Pernía apuesta por más y en este 2024 compartirá estructura con su hijo Tiago.

Es uno de los referentes del automovilismo nacional de la última década, sin dudas. Leonel Pernía fue protagonista de todas las categorías en las que corrió y hasta 2018, año en el que logró su primer título en la Clase 3 del Turismo Nacional, coleccionó 2° y 3° puestos en campeonatos de TC2000 y TN. En 2023 alcanzó las coronas en dichas divisionales y por eso no dudó en confirmar lo supuesto: *"Fue mi mejor año en el automovilismo. En 2022 había tenido una gran temporada, con el campeonato de TC2000, el tercer puesto en la Copa de Oro de TC, el cuarto lugar en el TN y me dieron el Olimpia de Plata por esos logros. Pero en 2023 quise elevar la vara y lo coroné con los dos campeonatos, algo que es muy difícil de conseguir en nuestro automovilismo. Otra de las cosas lindas que me pasó fue haber corrido con Ford en TC, a pesar de la simpatía que tengo por Chevrolet, y que nadie me insultara por ello y recibir el apoyo de la gente por haber apostado por la marca. Pero además, cuando volví a Chevrolet, seguían viniendo los hinchas de Ford al box para sacarse fotos o que les firmara las banderas. Eso fue algo hermoso.*

En 2024, Leo y Tiago compartirán la estructura. El campeón pintará el 1 en el Focus y el joven debutará al mando del Honda New Civic con el que el "Tanito" se consagró en 2018.

Seguramente, hubo gente que no le habrán gustado mis cambios, pero a la mayoría sí y me lo hizo saber. Lo mismo la gente de Torino, que sigue saludándome y dándome su apoyo".

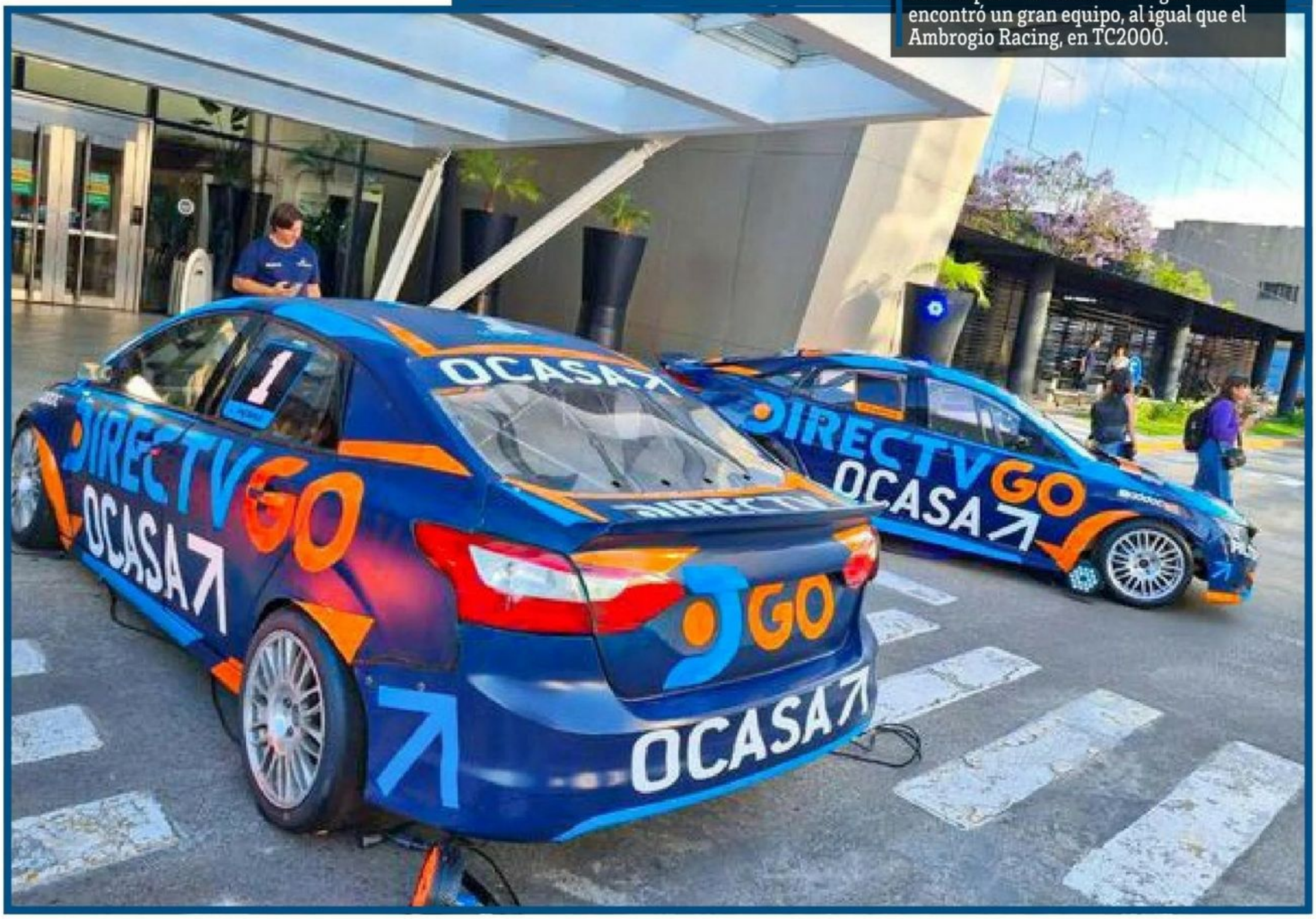
-¿Se te notó más eufórico y emocionado con la obtención de este título de TN?

-Fue una gran felicidad porque lo compartí con mi familia. Tenía a mi hijo al lado, que fue uno de los primeros que vino a abrazarme cuando bajé del coche, y me emocioné mucho. Tanto costó lograr el primer campeonato que, una vez que lo conseguí, empezaron a caer todos y es un gran orgullo.

-Fue un campeonato peleado, mano a mano hasta el final.

-Hubo mucho nivel, tanto de Manu Urcera, como de Julián

Con Mauro García y su esposa, en la Fiesta del campeón. En el MG-C Pergamino encontró un gran equipo, al igual que el Ambrogio Racing, en TC2000.



La confiabilidad fue el fuerte del Focus que estrenó en Viedma, con triunfo. Luego se dedicó a llevar a cabo una estrategia casi perfecta.

LA CAMPAÑA DE PERNÍA

Fecha	Autódromo	Clasif.	Serie	Final
1	Alta Gracia	6°	1°	1°
2	Río Gallegos	3°	1°	6°
3	Paraná	33°	5°	Ab.
4	Concordia	12°	3°	6°
5	C. Rivadavia	2°	1°	6°
6	Posadas	3°	1°	4°
7	C. del Uruguay	5°	2°	6°
8	San Nicolás	1°	1°	6°
9	Buenos Aires	15°	EP	
10	Toay	6°	2°	6°
11	El Calafate	4°	7°	7°
12	Viedma	1°	1°	3°

EP: Excluido parcial

Santero y de Jero Teti, y lo viví con mucha adrenalina hasta el final. Todos funcionaron bárbaro y costó, pero nosotros tomamos una decisión a principio de año, que era tener nuestro propio auto para ganar confianza, y fue uno de los aciertos, porque no paramos nunca. La regularidad fue la clave. En años anteriores quizás también estuve competitivo para pelear por el campeonato y los abandonos terminaron complicándonos. Este año tuvimos confiabilidad y fuimos inteligentes en los momentos claves del torneo.

-Elegiste una estrategia, que fue salir 6° para sumar la mayor cantidad de puntos sin cargar kilos, y te salió casi a la perfección... También te criticaron por ello. ¿Te molestó?

-No tengo rencor por nada de lo que se dijo ni por nadie, pero recibí críticas de todos lados. Yo lo único que dije es que habría que cambiar el formato del domingo, porque te lleva a especular, pero el resto de la categoría es fantástico, tiene todo. No pido que no penalicemos, pero habría que buscarle otra forma de hacerlo. Y a la larga quedó demostrado que la estrategia que planificamos fue la acertada.

-¿Qué podés decir del MG-C Pergamino?

-Del equipo no puedo decir más nada; son unas fieras, del primero al último. Los hermanos Riva me cambiaron las bujías antes de largar la final, pusieron nuevas, y así el resto de los miembros. Están en todos los detalles, se desviven trabajan y la muestra está en que es el segundo campeonato consecutivo que consiguen, después del de Jonatan Castellano en 2022.

-¿Qué planes tenés para 2024?

-Saldremos a defender los 1, con los mismos equipos, y me incorporé al RV Racing en TC para volver a ser protagonista como lo fui en 2022. Así que trataré de luchar en las tres categorías para alcanzar la triple corona.

LOS DISPAROS QUE OPACARON LOS FESTEJOS

En la revisión técnica de Viedma, el equipo descubrió impactos de bala en el Focus de Pernía, lo que ocasionó una investigación de la justicia ante el grave hecho. *"Estuve en shock en un primer momento, después sentí bronca y ahora quiero saber quién fue y que lo metan preso. Te da mucha impotencia saber que pudiste recibir un tiro, que te maten y dejar a una familia sin su papá. El automovilismo es un deporte, mi medio de vida y que pase algo tan grave me pone muy mal"*, expresó Leonel.

"ME GUSTA IR PARA ADELANTE, AUNQUE HAYA QUE ARRIESGAR"

El monarca de la divisional menor sumó su segundo título nacional y sueña en grande: "Me gustaría correr algunas carreras en el exterior".

El "Grandote" de Río Gallegos no se achica. Thiago Martínez se coronó en la Clase 2 del Turismo Nacional y, por segundo año consecutivo, festejó un cetro nacional. En 2022 ya había dado que hablar en la Clase 3 del Turismo Pista, aunque sus coterráneos lo habían visto brillar en el Turismo Pista santacruceño, con un bicampeonato y un segundo puesto a bordo de un Clio, al mismo tiempo que también se consagraba con un Fiat Uno.

Ahora, con el Ale Bucci Racing, cerró un año fantástico con un Fiesta que pusieron en pista a principio de temporada, y se anima a pensar en grande...

-¿Cuáles son las sensaciones de ser campeón de la Clase 2?

-Es muy lindo. Estoy muy satisfecho con lo que realizamos durante el año. Tuvimos un auto

En la tercera carrera del Fiesta, un auto que nació ganador, Thiago alcanzó el triunfo en Paraná.

muy contundente, al que pudimos adaptarnos muy bien, al igual que a la categoría y al equipo. Así que estoy más que feliz.

-¿Qué pasó que no corriste con el Fiesta súper campeón, que coronó a Alejandro Bucci, Nicolás Posco, Emanuel Abdala y Matías Cravero?

-Cuando entré en el equipo, Bucci me dijo que le faltaba cerrar con un par de pilotos pero que, si no se subía nadie, íbamos a ir con ese auto. Sin embargo, Posco cerró su acuerdo antes que nosotros y se terminó subiendo él, así que nos quedó el auto nuevo y pudimos estrenarlo de la mejor manera.

-¿Dónde hicieron la diferencia en el campeonato? Porque habrán tenido que andar sacando cuentas para no cargar kilos...

-Hubo mucho trabajo en equipo, tanto de los mecánicos, ingenieros, motorista, Ale y mío. Fue una tarea en conjunto que se vio en los resultados. Veremos cómo queda el reglamento este año con el tema de los kilos, pero sin dudas que fue algo que nos limitó a todos.

-Hubo momentos en los que un puesto te servía, pero vos querías más. La muestra está en la última del año, que buscaste el triunfo. ¿Es tu manera de correr?

-Sí, quedó demostrado que no me gusta perder, je. Siempre busco dar todo, sin entrar en un roce innecesario, para no perjudicar a otro o a nosotros mismos, pero me gusta ir para adelante, aunque haya que arriesgar.

-¡Qué recibimiento tuviste en Río Gallegos!

-Sí, estoy viviendo y trabajando en Buenos Aires (en una fábrica de inyección de plástico automotriz, en el sector de compras) y fui a visitar a sponsors, principalmente porque no habían podido ir a la consagración, y cuando llegué era impresionante la gente que me estaba esperando; más de la

Martínez festeja junto a todo el equipo, a sus allegados y a Ale Bucci, una pieza valiosa en el campeonato.

que me imaginaba. Fue algo hermoso y es muy lindo saber que alguien se pone contento por los resultados que lográs.

-¿Qué vas a hacer en 2024?

-La idea es seguir en la Clase 2 del Turismo Nacional, aunque va a estar complicado con el presupuesto. Pero las intenciones están y tenemos más o menos todo encaminado. Así que mostraremos el "1". Seguiremos con el mismo equipo, pero no sabemos con qué auto todavía. Y queremos hacer TC Pista también, porque tenemos el pase por haber salido campeones, pero estamos con el presupuesto muy justos y veremos qué se puede hacer...

-Estuviste probando el Mustang de TC. ¿Cómo se te dio esa oportunidad?

-Unos días antes habíamos conocido a Ulises Armellini, había estado en su taller para conocer sus autos, y cuando me esta-

LA CAMPAÑA DE MARTÍNEZ

Fecha	Autódromo	Clasif.	Serie	Final
1	Alta Gracia	3°	10°	5°
2	Río Gallegos	6°	Exc.	Ab.
3	Paraná	1°	1°	1°
4	Concordia	6°	1°	4°
5	C. Rivadavia	1°	2°	2°
6	Posadas	22°	5°	11°

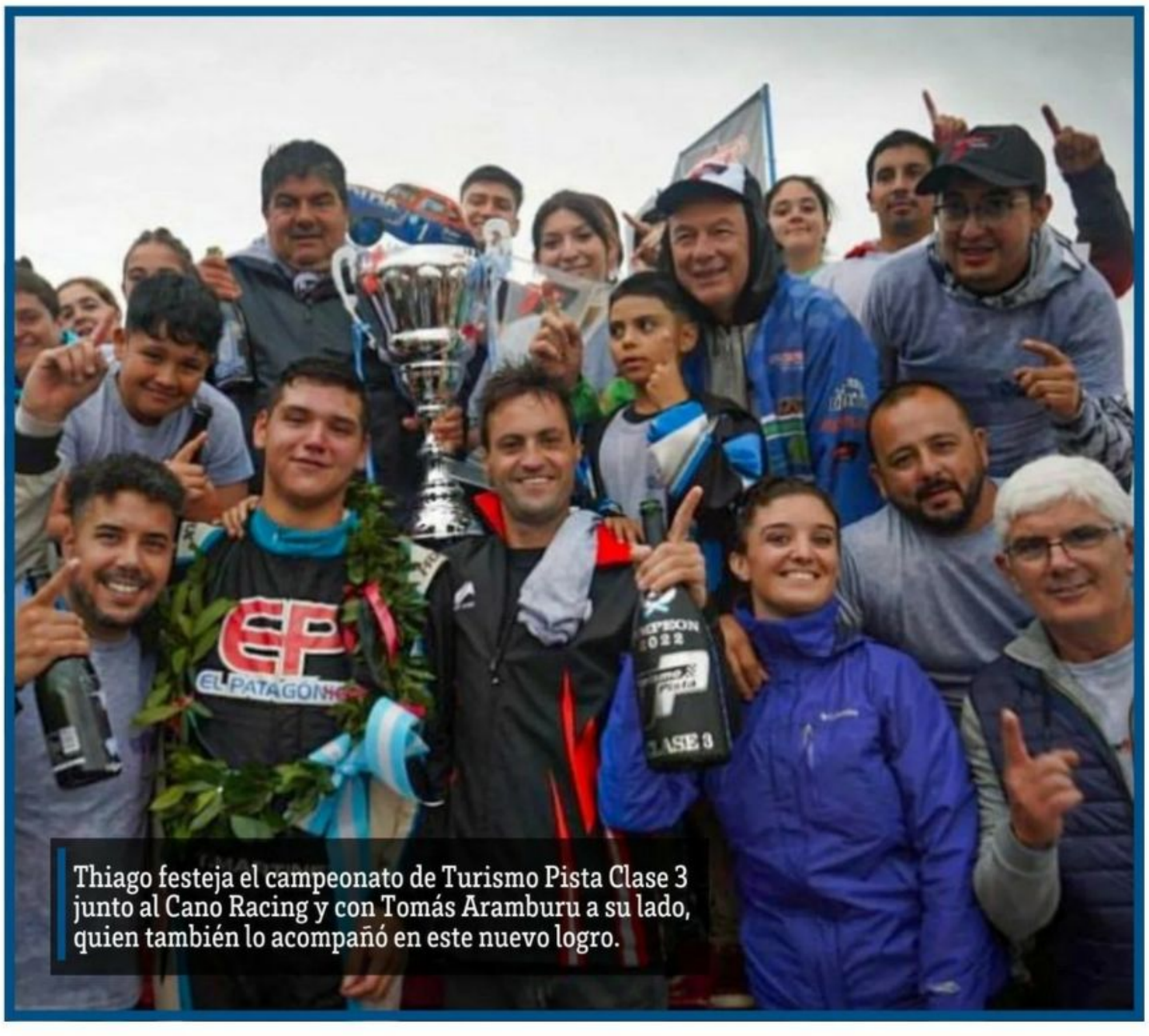
Fecha	Autódromo	Clasif.	Serie	Final
7	C. del Uruguay	8°	4°	5°
8	San Nicolás	10°	2°	6°
9	Buenos Aires	10°	2°	
10	Toay	3°	1°	2°
11	El Calafate	11°	4°	13°
12	Viedma	4°	1°	1°

El "Grandote" posa junto a Ulises Armellini, parte del DTA Racing y el Mustang de TC que probó en San Nicolás.

ba yendo, me ofreció subirme al Mustang para que viera cómo era y demás. Y me dijo que el miércoles posterior probaban, que si quería ir, me invitaba a dar unas vueltas, así que allí estuve. Un sueño. Es un auto muy lindo de manejar, fue mi primera experiencia con un auto de tracción trasera. Fue un día único y el que no me olvidaré nunca más.

-¿En dónde te gustaría estar corriendo en unos años?

-Sin dudas, en Turismo Carretera, porque lo veía a mi ídolo (el "Gurí" Martínez) y quería ser como él, y en la Clase 3 del TN, aunque también me encantaría correr algunas carreras en el exterior.



Thiago festeja el campeonato de Turismo Pista Clase 3 junto al Cano Racing y con Tomás Aramburu a su lado, quien también lo acompañó en este nuevo logro.

UNA GRAN FELICIDAD

Así se sintió el paranaense alcanzando su segundo campeonato argentino (primero en esta especialidad), tras una rápida adaptación de él y su equipo a las pistas que no conocía.

Así se sintió el paranaense alcanzando su segundo campeonato argentino (primero en esta especialidad), tras una rápida adaptación de él y su equipo a las pistas que no conocía.

Su actuación puede catalogarse como una excelente temporada en una categoría que no es sencilla, que cuenta con rivales exigentes, carreras duras y complejas: *"Me asombró para bien, es súper profesional, hay un muy buen nivel de pilotos y equipos, con un gran parque automotor. Son autos muy lindos para manejar. Por suerte pude adaptarme bien y tener un gran funcionamiento"*, dice Exequiel Bastidas.

A lo largo de las diez fechas del certamen conquistó tres victorias: la primera en Concepción del Uruguay, la segunda en la cita de Concordia y la última en el Gran Premio Coronación en Olavarría, donde floreció la mayor alegría del año cuando la bandera de cuadros lo saludó como el nuevo monarca: *"Sentí una gran felicidad y se vinieron encima todos los momentos del año, los buenos y los no tan buenos que, lógicamente, también se van sintiendo en el transcurso de la temporada. Más allá de haber logrado el victoria, la de Olavarría fue la que más disfruté porque pude definir el campeonato y estar cerca de Bahía Blanca, la ciudad de donde es el equipo. Sentí mucha felicidad y satisfacción de lograr el objetivo propuesto a principio de año"*, recuerda.

La meta de alcanzar la corona, en realidad, cobró mucha fuerza y se hizo carne después de las victorias en las dos primeras fechas: *"A principio de año la idea era tantear cómo se acomodaba todo pero, enseguida, nos pusimos el objetivo de pelear el título. Nunca me había pasado ganar dos carreras consecutivas. Encima fuimos con incertidumbre a Concordia, por los 30 kilos de lastre cargados después del triunfo en Concepción del Uruguay, y terminamos andando muy bien"*, comenta. Obviamente, esta situación transformó de raíz el panorama tentativo, a partir del cual se buscó con determinación el torneo.

En este sentido, el equipo fue extrayendo la contundencia suficiente de cada parte que, pese a algunos altibajos, fueron plasmadas en la pista por el piloto y el auto. *"Después del buen arranque sufrimos retrasos por problemas mecánicos en cuatro fechas. Pero el auto nunca dejó de tener el potencial de ganar o terminar bien adelante. A esa contundencia le debemos parte del campeonato. Si bien por ahí no pudimos ser más parejos en el rendimiento, ganamos siete series y cada vez que terminamos bien en las finales lo hicimos en el podio"*, expresó Bastidas, quien arrancó en la categoría a mitad del torneo de 2022.

En cuanto a los rivales que tuvo, analizó: *"Al principio fue Martín Badaracco, un gran candidato y con mucha experiencia. Después se bajó y al final aparecieron Martín Chico y Francisco Coltrinari, con quienes definí el campeonato a mi favor. Fue clave tener un auto súper rápido, con el que también logramos ganar cuatro clasificaciones"*.

UNA FORMACIÓN DE BASE

Aldo Bastidas, su padre, incursionó en motocross, pero se destacó en los autos de rally entrerriano. Exequiel compitió exitosamente en bicicross desde los 4 a los 17 años, con-

Con su papá, Aldo, en la presentación de los calendarios en la sede de la ACTC. "Mi papá me acompaña a todos lados, a recorrer los sponsors... No me va a alcanzar la vida para agradecerle a mi familia el esfuerzo que hace para que pueda correr", dice Exequiel.

El piloto del J2 Touring Car impuso condiciones a lo largo del año con tres victorias y cuatro poles en Concepción, Termas, Buenos Aires y Olavarría.

En lo más alto, junto a los integrantes de equipo bahiense y su familia, en el podio triunfal de Olavarría, donde ganó el título con triunfo incluido.

siguiendo un subcampeonato argentino y la participación en un mundial a los 6 años de edad. Sin embargo, a los 11 se decidió por las cuatro ruedas. Su formación comenzó en una categoría zonal de la cual fue campeón en karting (110 cm3) sobre tierra, en el circuito de Nogoyá. Luego pasó al asfalto con los de 125 cm3 y de ahí pegó el salto a la Fórmula Renault (actualmente Nacional), categoría de la que fue subcampeón en 2018 integrando el Gabriel Werner Competición. Dos años después se convirtió en el campeón de TC2000 Series con un auto del Toyota Young y previamente a la intervención en el Turismo Pista, disputó otro torneo de TC2000, un par de carreras en TC Pista Mouras (Savino Sport) y dos más en Fórmula Nacional (Gabriel Werner Junior). Con el tiempo fue tomando modelos del automovilismo de élite, referenciándose en los siguientes pilotos: *"Siempre se rescata un poco de cada uno, en mi caso de Matías Rossi, Agustín Canapino y, desde siempre, del 'Gurí' Martínez; ellos son en los que más me fijo. En lo particular me sentí cómodo en el Turismo Pista. Me adapté rápido a los circuitos que no conocía. Al momento de clasificar estuve en un buen nivel conductivo y me gustó salir a pista para buscar el tiempo más rápido, que es lo que hice el año pasado durante el torneo".*

Por último, describió la definición del título como *"súper exigente"*: *"La de Olavarría fue una carrera en la cual pusimos todo para ganar cada tanda que había en juego. Esto en gran parte se debió al contundente auto que tenía. También fue importante estar peleando siempre adelante, con los kilos y demás".*

Pasó fin de año y hay que volver a empezar: *"Como sabemos cambió todo en el país, pero la idea es defender el título. Ya estamos trabajando para seguir en actividad, aunque no tengo definido qué voy a hacer. Me encantaría dar el salto al Turismo Nacional, pero defender el 'uno' en el Turismo Pista también es una opción".*

"SÉ LO QUE ME GUSTA"

El título es un regalo proporcional a la pasión con la que vive el automovilismo, como piloto y preparador de sus propios autos de carrera.

"Agradezco poder vivir de lo que más me gusta: el armado del auto de carrera": esta frase puede resumir la historia de este gran exponente del automovilismo, que viene desde temprana edad, casi desde su nacimiento, ya que al mismo tiempo Marcelo, su tío materno, empezó a correr en el TC del Oeste. En medio de la estancia familiar con los abuelos, entre los viajes de San José (Entre Ríos) a Pilar (Buenos Aires), lo llevaban a pasar el día junto a la pista, donde adquirió la pasión. Durante la infancia no tuvo la posibilidad de competir pero nunca quitó los ojos de lo que hacía su tío ni de las transmisiones automovilísticas... *"Es algo que me apasiona mucho. Más allá de correr, siento que los autódromos y los boxes son mi lugar en el mundo. Uno tiene la posibilidad de trabajar en los autos de carrera, competir y soy feliz con lo que hago"*, comenta Yair "Chule" Etcheveste.

Su familia no estaba acorde a la parte presupuestaria y encaró por el lado de futbol, después el básquet y el ciclismo. Hasta hizo tiro al blanco pero a los 18 años tuvo la oportunidad de poner en marcha un karting y subirse a una inercia que lo trajo a nuestros días. *"Comencé a trabajar en los autos de carrera en 2013/1014, en el taller de San José. Desde entonces armo mi propio auto, pongo el motor, hago la alineación y me ocupo del transporte; los mantenimientos de la caja, el motor y los amortiguadores los terciarizamos"* expresa.

-¿De qué manera están organizados actualmente?

-Al día de hoy tenemos el auto con el que salimos campeón en 2023 y el de Luciano Martínez que ganó una carrera en Buenos Aires. Todo está bajo la estructura armada en San José, como otros dos autos que participan en la actividad zonal de Entre Ríos. Pasé a vivir de lo que me gusta: el armado del auto de carrera.

-¿Este fue tu primer campeonato en el Turismo Pista?

-En la Clase 2, sí. En 2015 había ganado otro campeonato en la Clase 1.

-Y dejaste todo para que este campeonato no se desvanezca como el de 2019.

-Exacto, no quería atravesar por la misma experiencia: aquél año tuve la posibilidad de pelear hasta el final y se me escapó en el Autódromo de Paraná por muy pocos puntos.

-¿Qué diferencias hay con éste que definiste a favor también por muy pocos puntos?

-Fue muy apretado, como el de 2019, cuando llegamos tres pilotos a la última fecha encerrados en cinco puntos. Siempre fueron lindas definiciones. En ese momento la jugada, quizás, no fue tan limpia. Hubo pilotos que se relacionaban con otro e hicieron cosas en pista que me retrasaron. Pero nada de eso existió este año. La carrera de la definición fue una carrera limpia, en la que se peleó de igual a igual, tanto Santi Lantella como con el "Tato" Bosio. Ellos tenían compañeros en pista pero ninguno se metió en la discusión. Yo también contaba con un escudero como Martínez, pero nadie hizo nada raro y eso fue lo que más resalto y aprecio de esta definición.

-¿Cómo fuiste diagramando la estrategia durante el calendario de competencias?

-Siempre tuve una forma de correr muy conservadora. Trato de

El Corsa con el que se adjudicó el torneo está en alquiler porque su idea es subirse a un Fiesta de Clase 3. De no conseguirlo, lo correría nuevamente.

También se agrandó la familia: aquí con su pareja Ludmila, su hijo Alonso de casi cuatro meses, que vino con el campeonato bajo el brazo, y Greta, la hermana del bebé.

Comienza el festejo y el estrés de la carrera libera las endorfinas del numeroso grupo de mecánicos (que prepara más de un auto), familia y amigos.

ir al límite pero pensando mucho al momento de arriesgar una maniobra. El campeonato es largo. Quizás no me considero un piloto ganador de carreras aunque este año fui el único que repitió victoria.

-¿Pero eso no contradice con la manera cautelosa y pensante que decís tener?

-No, hubo nueve ganadores distintos al cabo de diez fechas, pero en años anteriores me destaqué más por sumar una buena cantidad de puntos. En mi carrera deportiva siempre me caractericé por llegar a la última fecha con chances matemáticas de pelear el título. Mi objetivo es buscar los puntos necesarios cada fin de semana para llegar como protagonista al final del torneo.

Con Luciano Martínez, otra pieza importante para los objetivos del equipo, quien obtuvo un triunfo como piloto de la Clase 2.

-¿Con qué perspectivas te figurás este 2024?

-Bueno, sé que va a ser un año difícil para todos, para las empresas que nos apoyan y para uno mismo, porque tengo un compromiso grande con el equipo. Como dije, cuento con dos autos: el que corrió Martínez, el mío, que va a ser puesto en alquiler, y quiero sumar un cliente a la estructura. De esta forma tendríamos tres autos en la división, lo que me llevaría a abocarme más a los trabajos con los autos que a manejar. La prioridad en la pista es que no se escapen detalles, lo que implica más responsabilidad de mi parte.

-¿Estás confirmado que podrías privarte de correr dentro de la categoría?

-En principio sí. De hacerlo sería en la clase mayor (si es que se abre alguna puerta en un equipo que tenga un auto listo). Estoy trabajando en todas estas posibilidades porque, si llego a correr, tengo que buscar los medios para llevar más gente a las carreras. Si junto el presupuesto, salgo a pista, si no trabajaré para mantener el equipo dentro de las carreras.

UNA LINDA "LOCURA"

Empezó a correr hace tres años, construyó un meteórico ascenso y con la misma fórmula acaba de festejar un campeonato a nivel nacional.

Todavía le resulta increíble: *"ganar un campeonato argentino es una locura"*, expresa el piloto de Lobería, Miguel Cangelaro. Lo hace de manera natural, buscando el significado de un resultado que superó las expectativas. Hará falta que los días transcurran para recalibrar el éxito y el esfuerzo invertido en la aventura para que se deje ver la esencia de tal gesta. *"Toda la vida trabajé en los autos y siempre tuve el anhelo de poder correr en alguna categoría"*, suelta desde el corazón.

SUS ANTECEDENTES

"La realidad es que debutamos en el Turismo Pista en 2022. Veníamos de una temporada previa participando en la actividad zonal. Antes de eso no manejaba, me dedicaba de lleno a la preparación de autos. Pero obtuvimos un título e incursionamos en la categoría. El primer año lo tomamos de preparación porque no conocía el auto, ni los circuitos, pero en la fecha que debutamos terminamos en el cuarto puesto. Seguimos trabajando y finalizamos el año siendo los más ganadores en series. Aunque no logramos ser igual de firmes en las finales, el resultado fue positivo".

MITAD MECÁNICO, MITAD PILOTO

"En el afán de utilizar esas fechas para probar y desarrollar el auto, cambiaba elementos de la suspensión y amortiguadores entre la serie y la final. Desarmaba los amortiguadores y los probaba el mismo domingo en la carrera. Terminamos el 2022 siendo competitivos y no ganamos por diferentes motivos. Inclusive por errores míos, porque no estaba acostumbrado a la dinámica de la categoría".

UN RÉCORD DE 8 POLES

"Hicimos un auto nuevo y para 2023 plasmamos todo lo que habíamos aprendido hasta ahí. Sabíamos que íbamos a tener una mejora en el rendimiento y así fue: marcamos 8 poles (hubieran sido 9 pero hubo un mal entendido con la técnica de la categoría en la configuración del carburador), ganamos 7 series y 5 carreras. En otras tuvimos mala suerte: en una se salió la tapa del distribuidor y en otra un toque sin querer con mi amigo 'Nacho' Rodríguez. Igualmente, fue un año espectacular, terminamos de la mejor manera aunque estaba bravo porque llegamos a la definición doce puntos abajo del líder del torneo. Había que esforzarse para ganar y en la última fecha logramos ser los mejores desde la tanda libre hasta la carrera, incluyendo la vuelta rápida".

CON EL PIE A FONDO

"Yo no tengo tantas carreras ni tantas victorias como para pensar en especular. Corrí toda la temporada para ganar. Íbamos siempre a eso. Lo único que sucedió fue que en la cuarta carrera tuvimos el problema en la técnica; en la quinta nos tocamos con 'Nacho' y en la sexta, en Termas, tras un roce con Joaquín Melo nos traicionó el distribuidor. Quedamos a 88 puntos y medio del puntero del torneo. Faltaban cuatro carreras y había que ir por todo. Así que le metimos...".

EL EQUIPO

"Lo formé desde el zonal con Roberto Pico, que se inició en la

Cangelaro y su equipo lograron la cohesión necesaria para alcanzar las metas establecidas.

En ocasión de la fecha de TN en Buenos Aires, donde manejó un C2 como invitado. De izq. a der.: "Nacho" Rodríguez, Tomás Aramburu (piloto titular de un 208), Lautaro Rojo y Miguel.

Cangelaro marcó 8 poles y batió el récord de seis que había logrado Iansa. El de Lobería fue el más ganador con el Fiat Uno (5 carreras) y este año arranca con la vara alta: correrá en C3 con un Etios.

categoría con mi auto. Los motores están a cargo de Adrián Aizpun, quien tiene una larga trayectoria en la categoría. Y trajimos como piloto a Melo, con quien terminamos peleando el campeonato de 2023. Pero bueno, a último momento se confundieron las cosas de parte de ellos, situaciones del automovilismo, celos por algunos resultados, o porque yo desarrollaba los autos y a la vez los manejaba, y a la hora de pelear mano a mano por el título en la última fecha, decidieron tomar otro rumbo".

El auto de carrera

"Para nosotros es un hobby un ciento por ciento. Lo disfrutamos muy entre amigos junto a 'Nacho' Rodríguez. Él es como mi hermano y éste presente lo soñamos juntos, como correr en la Clase 3. Y si en algún momento se puede saltar a la Clase 2 del Turismo Nacional, lo vamos a hacer. Disfrutamos mucho".

Un hincha de Ledesma

"Desde chico soy hincha de Christian, porque si bien me dedicaba a preparar, entendía lo que podía hacer cada piloto arriba de un auto. Lo seguí toda su campaña por televisión y, dada la cercanía con Mar del Plata, lo invitamos a correr en los zonales. Ahí me despertaba cierta curiosidad la capacidad que tenía para adaptarse al auto y ser rápido a la hora de clasificar. Siempre me basé mucho en él. No lo imito pero busco seguir un poco sus pasos, como referencia".

Pilotos de hoy

"Hay muchos que van muy bien. El automovilismo se ha transformado: los pilotos que tenían capacidad o algún talento, quizás antes no llegaban a las grandes categorías por el tema económico. Entonces corrían en lo que podían. Ahora hay muchos pilotos que arrancan en el karting y tienen las dos condiciones para progresar a lo más alto: talento y capacidad económica".

El 2024

"Esta temporada seguimos con el mismo equipo y motorista pero en la Clase 3 con un Toyota Etios. Ya lo desarmamos en su totalidad y le estamos haciendo algunos arreglos de chapa. Cuando lo fuimos a retirar, en Olavarría, dimos un par de vueltas al circuito de la ciudad para saber qué condiciones presentaba. Si bien corrí un par de competencias en esta Clase, no tengo mucha experiencia. Sí la confianza de funcionar bien. Nos encontramos trabajando contrarreloj para probar antes de la primera fecha, pero con muchas ganas y entusiasmados".

"Josito" corrió fiel a su estilo, sin especular, logrando el título tras hacer la pole y llevarse la victoria.

INFORME: PRENSA TR

DI PALMA, LA PRIMERA VEZ

FINAL (21V)			
Pos.	**Piloto**		**Tiempo / Dif.**
1°	Di Palma, Luis José		32:45.801
2°	Azar, Diego	a	7.190
3°	Ciarrocchi, Marcelo	a	12.864
4°	Cingolani, Tomás	a	23.614
5°	Sapag, José Manuel	a	28.383
6°	Felippo, Kevin	a	37.528
7°	Bessone, Figgo	a	42.449
8°	**Chiriano, Adrián (M)**	**a**	**56.785**
9°	Bonnin, Michel	a	1:05.131
10°	Guerra, Lucas	a	3 vtas.

(M) Pilotos Copa Master

El arrecifeño gritó campeón a nivel nacional tras una reconocida trayectoria en el automovilismo.

Campeonato: L. J. Di Palma (campeón), 353 puntos; D. Azar, 325; M. Ciarrocchi, 314; Facundo Aldrighetti, 207; L. Guerra, 131; José M. Sapag, 128; Oscar Sánchez, 122; Kevin Felippo, 117; Tomás Cingolani, 115; Figgo Bessone, 66; etc.

El sábado logró la pole y el domingo ganó por quinta vez en el año, un resultado que le permitió hacerse del título. En la previa de la final del "Gran Premio Coronación Río Uruguay Seguros", la incertidumbre estuvo puesta en el clima y la condición de la pista para saber qué neumático usar. Al final no llovió y los autos salieron con gomas lisas.

Desde el inicio, Luis José Di Palma se encaminó decidido a mantener el liderazgo, aguantando la presión de Lucas Guerra. Con un gran ritmo, se afirmó en la primera posición con autoridad y se llevó el triunfo. *"Agradezco al Octanos Competición, a la categoría, los sponsors, mi familia y amigos. Fui con todo a buscar la victoria, fiel a mi estilo, venía imponiendo el ritmo y al final contento con el campeonato. Me gustaría seguir en la categoría y en el STC2000, con un auto más competitivo"*, resumió el de Arrecifes.

Su escolta fue Diego Azar, que consiguió el subcampeonato, mientras que tercero culminó Marcelo Ciarrocchi, ganador en la previa del "Sprint". Por otro lado, Adrián Chiriano fue el ganador de la Copa Master y logró el bicampeonato en la categoría.

Di Palma y Guerra comienzan a encarar la primera curva al frente del pelotón.

TOP RACE SERIES

12° FECHA | C. DEL URUGUAY
16 Y 17 DE DICIEMBRE

RUS RIO URUGUAY SEGUROS
Sponsor oficial de la categoría

Próxima fecha: **18 de febrero en escenario a confirmar.**

Lucas obtuvo su primer título nacional a sus 17 años... y después de 31 títulos en karting.

INFORME: PRENSA TR

FESTEJOS DE GONZÁLEZ Y BOHDANOWICZ

FINAL (17V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	González, Leandro		30:38.440
2°	Alessi, Martín	a	1.146
3°	Bohdanowicz, Lucas	a	2.670
4°	Verriello, Diego	a	4.708
5°	Irazú, Gastón	a	4.709
6°	Reilly, Gonzalo	a	4.985
7°	Martínez, Lucas	a	5.583
8°	**Hamze, Adrián (M)**	**a**	**9.645**
9°	**Hamze, Zamir (M)**	**a**	**15.403**
10°	**Chiappetta, Marcelo (M)**	**a**	**1 vta.**

(M) Pilotos Copa Master

El piloto del Aimar Motorsport ganó la carrera y el chaqueño el torneo.

Campeonato: L. Bohdanowicz (campeón), 307; D. Verriello, 295; L. González, 263; Emmanuel Pérez Bravo, 178; Lucas Gambarte, 174; José Malbrán, 154; J. Daglio, 153; Santilli Pazos, 138; M. Alessi, 119; Sami Mendaña, 80; etc.

La prueba, disputada a 25 minutos más una vuelta, entregó al nuevo campeón de la especialidad, Lucas Bohdanowicz (Pfening Competición), luego de terminar en el tercer lugar. *"Pude manejar la carrera con tranquilidad porque sabía que tenía que llegar delante de Diego Verriello para lograr el objetivo"*, señaló el campeón

El piloto chaqueño tuvo una gran temporada en esta división y la coronó en esta última fecha disputada en Concepción del Uruguay, llegando al podio para lograr su primer título a nivel nacional.

La victoria correspondió a Leandro González de punta a punta, quien señaló: *"Pudimos prevalecer al inicio sobre Juan Daglio y luego el funcionamiento del auto nos permitió defendernos de nuestros perseguidores"*. El segundo lugar fue para Martín Alessi. Verriello (Octanos Competición), que también estaba prendido en la pelea por el campeonato, finalizó en el cuarto puesto y se consagró subcampeón.

González con integrantes del equipo y allegados: el piloto sumó cuatro triunfos y se destacó como el más ganador del año.

TOPRACE JUNIOR

8° FECHA | C. DEL URUGUAY
16 Y 17 DE DICIEMBRE

Próxima fecha: **18 de febrero en escenario a confirmar.**

RUS
RIO URUGUAY SEGUROS
Sponsor oficial de la categoría

Roca y su mejor temporada "desde que estoy en el automovilismo"; ya se prepara para dar el salto la TR Series.

INFORME: PRENSA TR

JOSEPH Y ROCA, PROTAGONISTAS

El piloto de Buenos Aires logró vencer la primera final y el campeón ganó la segunda.

FINAL 1 (10V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Joseph, Agustín		17:06.737
2°	Roca, Juan Cruz	a	3.473
3°	Casella, Emmanuel	a	6.105
4°	Gines, Nicolás	a	25.165
5°	Orsi, Javier	a	32.783
6°	May, Alexis	a	3 vtas.

FINAL 2 (9V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Roca, Juan Cruz		17:15.634
2°	Joseph, Agustín	a	14.156
3°	May, Alexis	a	15.638
4°	Casella, Emmanuel	a	18.260
5°	Ginés, Nicolás	a	48.529
6°	Orsi, Javier	a	1:31.016

Campeonato: Roca (campeón), 331 puntos; A. Joseph, 203; Nicolás Ginés, 176; A. May, 159; E. Casella, 142; Fabián Almada, 132; Adrián Ciocci, 122; Javier Orsi, 85; Lucas Martínez, 74; Adrián Vila, 51; etc.

Fue una competencia que tuvo espectáculo en los primeros lugares, ya que en un principio Juan Cruz Roca tomaba ventaja pero luego, un problema con su Mercedes Benz, lo hizo retrasarse un puesto. Así, tras los 15 minutos más una vuelta, Agustín Joseph consiguió el ansiado triunfo: *"Pudimos aprovechar el despiste de Roca para pasar a la punta y lograr este triunfo que nos permite terminar muy bien la temporada"*, señaló. El podio lo cerraron el líder del campeonato, Roca, y Emanuel Casella, que logró avanzar desde el quinto lugar.

En la segunda final, el sanjuanino logró su 11° victoria del año, la que tuvo un poco de suspenso después de un trompo que le hizo perder transitoriamente la vanguardia a manos de Joseph, pero que terminó acorde a una temporada estupenda por su primer título nacional: *"Ya estamos trabajando en lo económico para poder ascender de categoría"*, concedió "El Colo". El podio lo completó Alexis May.

Joseph pudo concretar en esta fecha su ansiado primer triunfo de la temporada.

83

FACUNDO ARDUSSO

ACTC TC

63

NICOLÁS BONELLI

ACTC TC

11

MATÍAS CANAPINO

ACTC TCP

105

IGNACIO ESQUIVEL

ACTC TCP

159

BLAS SEFCHEK

ACTC TCP

51

THOMÁS RICCIARDI

ACTC TCP

83

FACUNDO ARDUSSO

ACTC TCPK

43

BENJAMÍN ANTÓN

ACTC TCPPK

67

SANTIAGO BIAGI

ACTC TCM

66

GENARO RASETTO

ACTC TCM

71

JUAN PABLO GUIFFREY

ACTC TCPM

RUS AgroSpray

RUS med TEAM

CENTRO INTEGRAL RUS MED

www.rusmed.com @RusMedTeam

Texto: D.C. | Foto: Prensa Top Race

Campeón Top Race V6 | Luis José Di Palma

"ESTOY VIVIENDO UN MOMENTO ÚNICO E IRREPETIBLE"

Integrante de la tercera generación del clan, "Josito" alcanzó su primer título nacional después de varios años de lucha y esfuerzo.

Hacía 17 años que un Di Palma no se consagraba campeón. El último había sido Patricio en la Clase 3 del TN, en 2005. Los títulos de la dinastía comenzaron en 1970, con la corona de TC de Rubén Luis, quien iniciara la generación de pilotos más famosa del país. El "Loco" repitió en 1971, con dos logros (TC y Sport Prototipo) y cosechó ocho títulos en total. Luis José fue el primero de la segunda generación en festejar un campeonato en 1986, en la Fórmula Entrecor Nacional, su hermano Marcos el segundo, en Supercart 1992, y luego el "Pato". Ahora llegó el turno de la tercera descendencia de la familia fierrera con Luis José (h), flamante campeón del Top Race V6.

"Ja, suena loco, pero es para lo que uno trabaja todo el año, desde el primer día. Es el objetivo máximo que se pone cuando comienza un proyecto y es por lo que se trabaja desde el minuto cero, porque cuando vas a buscar sponsors, o a renovar, lo que primero que les pedís es que te apoyen porque vas a pelear el campeonato. La verdad que es algo muy lindo, porque lográs lo que te habías puesto como objetivo, pero tampoco te cambia nada. No soy mejor piloto o mejor persona porque soy campeón, estoy feliz por conseguirlo, pero no me quedo con eso. Ya estoy enfocado nuevamente en conseguir otro porque siento que tengo que seguir mejorando en muchos aspectos como piloto", expresa "Josito", quien probó por primera vez un Fórmula 1000 Promocional en 2004 y, desde ese momento, comenzó su escalada en el automovilismo.

Corrió en TC Pista, Fórmula Renault, TC2000, Turismo Nacional, Turismo Carretera y en todas las categorías ganó y peleó campeonatos, pero recién en 2023, con 34 años y sus tres hijos (Valentino, Donato y Vicente) como testigos, pudo alzarse con la corona de Top Race V6 al mando de un Fiat del equipo Octanos Competición.

-¿Qué se siente ser campeón?

-Estoy viviendo un momento único e irrepetible, porque cuando uno logra un objetivo por primera vez, y en la situación en la que se da, con mis hijos como testigos y tras mucho esfuerzo, tiene un sabor muy, muy especial. Uno trabaja mucho con el fin de conseguir las metas que se propone, pero siempre son más las pálidas y las situaciones adversas que las alegrías y los logros, por eso cuando se cumplen, hay que disfrutarlas. Estoy feliz por todo el grupo de trabajo, por el equipo, por Christian Martínez, que es un loco del laburo y hace todo en el equipo. Hicimos un esfuerzo tremendo para alcanzar este campeonato argentino.

-Encima estaban tus hijos acompañándote...

-Bajarme del auto y ver a mis hijos ahí fue muy fuerte; ese será el mejor recuerdo de este título. Después vi los videos de la carrera, de cómo lo vivieron Valentino y Donato, y me emocionaba. Es algo que no tiene palabras para describir, porque solo uno sabe lo que siente al ver a los hijos disfrutar y sufrir así. Me mató Valentino que los hacía rezar a todos los del equipo en medio de la carrera, ja, ja, eso es algo único.

-¿Dónde estuvo la clave del éxito?

-Estoy muy agradecido con la categoría porque me abrió las

"Josito" posa con sus hijos Valentino (8 años), Donato (3) y Vicente (8 meses) y la Copa de campeón.

Campaña Di Palma

Fecha	Autódromo	Clasif.	Sprint	Carrera 2
1	Buenos Aires	2°		1°
2	Concordia	2°	5°	Ab.
3	9 de Julio	4°	5°	4°
4	San Nicolás	3°		2°
5	Rosario	4°	3°	3°
6	La Rioja	2°	4°	2°
7	C. del Uruguay	3°	1°	3°
8	San Jorge	2°	1°	1°
9	Olavarría	1°	1°	3°
10	Paraná	4°		Ab.
11	Río Cuarto	2°	1°	7°
12	C. del Uruguay II	1°	3°	1°

El Fiat del equipo Octanos Competición estuvo siempre entre los cuatro mejores de la clasificación y tuvo una confiabilidad muy efectiva en carrera.

El mismo día de la consagración, Di Palma llegó a Arrecifes y fue llevado en la Autobomba de los bomberos hasta la Municipalidad, donde lo recibió el intendente Fernando Bouvier, amigos y familiares.

La escuadra comandada por los hermanos Hamze, y con Christian Martínez como jefe técnico, celebra a pleno en el podio.

puertas para que pudiera desarrollarme como piloto. El ambiente que tiene es muy lindo, muy familiar, y pude disfrutar casi todo el año con mis hijos. Y, además, es una categoría en donde todos tenemos la misma herramienta, entonces si uno te saca una, dos o cinco décimas, encontró algo que vos no, y eso te hace trabajar más para alcanzar ese plus. Por eso estoy convencido que con el conjunto, piloto y equipo, hicimos la diferencia.

-Tuviste un año muy bueno, con tres victorias, cinco podios, un 4° y un 7° puesto y solo dos abandonos. ¿Por qué hay algunos que no lo reconocen?

-La gente desmerece a la categoría porque no hay pilotos de renombre, pero sabés qué difícil es correr contra Diego Azar o Marcelo Ciarrocchi, que son tipos que hace varios años vienen compitiendo y siendo protagonistas. No es fácil, y es tan o más difícil que pelear la punta del TC. A mí no me importa lo que digan, porque la verdad no me interesa, pero son autos muy difíciles de manejar y, al haber tan poca diferencia entre uno y otro, hay que esforzarse muchísimo para poder andar bien. Ahora voy a defender el 1.

Texto: D.C. | Foto: Prensa Top Race

Campeón Top Race Series | Lucas Bohdanowicz

"HEMOS HECHO UN GRAN TRABAJO CON TODO EL EQUIPO"

En su segunda temporada en la categoría con el Pfening Competición, el chaqueño se consagró campeón con el Toyota Corolla y logró su primer título nacional.

Es tiempo de reposo para Lucas Bohdanowicz. El chaqueño de 17 años (este 14 de enero cumplirá la mayoría de edad) tuvo un año intenso entre el último año de la escuela secundaria y el campeonato de Top Race Series. En el colegio se egresó (ahora comenzará a estudiar Administración de Empresas de manera virtual en la Universidad Siglo XXI) y hasta pudo disfrutar del viaje de fin de curso con sus compañeros, y en el automovilismo se quedó con el campeonato en la última fecha de Concepción del Uruguay al mando del Toyota Corolla del equipo Pfening Competición, tras luchar hasta los últimos metros con Diego Verriello, el experimentado campeón 2021 de la especialidad.

"Hasta la última semana de diciembre estuve probando en el Autódromo de La Plata un Dodge del Galarza Racing, equipo con el que debutaré en TC Pista Mouras en 2024. Ahora disfruto de unos días en la casa del río que tenemos, pescando, que es otra de mis pasiones, haciendo un poco de deportes acuáticos y descansando", cuenta quien defenderá el "1".

-¿Cómo viviste la consagración?

-Fue una gran temporada, un año bastante regular y hemos hecho un gran trabajo con todo el equipo de Claudio Pfening, así que estoy contento por haber obtenido el campeonato. Tuvimos muchos altibajos, pero pudimos sacarlo adelante. El año pasado se nos había escapado por poquito, pese a arrancar más tarde y no haber estado en tres carreras, pero esta vez se nos dio y estoy muy agradecido por ello al equipo, a mis padres y a todos los sponsors que nos acompañaron e hicieron un esfuerzo grande para poder estar. Es mi primer título en el automovilismo y lo estoy disfrutando mucho.

-¿En la regularidad que tuvieron estuvo la clave del éxito?

-Sí, para mí sí. Arrancamos muy bien el año, pudimos conseguir sumar casi en todas las carreras, solo en dos fechas fallamos, y después siempre estuvimos entre los tres primeros. Creo que esa fue la clave para llegar a la última con chances y poder llevarnos el campeonato.

-¿Cómo fue la adaptación del auto y del equipo, ya que fue su segundo año trabajando juntos?

-Muy bien. Nos entendemos muy bien con todas las partes del conjunto y este año pudimos concretar. El año pasado también habíamos estado en el TC2000 Series y fuimos protagonistas. Pero en esta temporada mejoramos en la mayoría de los aspectos y se vio reflejado en el resultado final.

-¿Qué significó pelear el campeonato con Verriello, un campeón de la categoría?

-Fue muy bueno, porque Diego es un piloto de mucha experiencia y lo importante es que peleamos mano a mano hasta el final. Pudimos demostrar que con la poca experiencia que tengo en el automovilismo lo pude correr de igual a igual y demostrar que teníamos un gran conjunto.

-Si tenés que destacar una carrera del año, ¿cuál elegís y por qué?

Campaña Bohdanowicz

Fecha	Autódromo	Clasif.	Sprint	Carrera 2
1	Buenos Aires	1°	3°	1°
2	Concordia	4°	3°	2°
3	9 de Julio	9°	4°	Ab.
4	San Nicolás	3°	EP	5°
5	Rosario	1°	11°	3°
6	La Rioja	1°	8°	1°
7	C. del Uruguay	2°	6°	3°
8	San Jorge	1°	Exc.	2°
9	Olavarría	1°	6°	1°
10	Paraná	3°	2°	2°
11	Río Cuarto	2°	5°	2°
12	C. del Uruguay II	1°	2°	3°

EP: Excluido parcial.

El piloto de General Pinedo (Chaco), que además suma 31 títulos en karting, disfruta con su familia y equipo en el podio.

Con el Corolla, Bohdanowicz sumó tres triunfos y otros siete podios.

Mate en mano y disfrutando de Bariloche, en el viaje de egresados con sus compañeros.

La pesca en el río, otra de las pasiones del campeón: "Soy muy fanático".

Lucas probó un Dodge del Galarza Racing de cara a su debut en TC Pista Mouras en 2024.

-Fue muy importante empezar haciendo la pole position en la primera del año, en Buenos Aires, y ganar la carrera, porque es bueno como inyección anímica y para comenzar a sumar puntos en el torneo. Es muy importante. Y otra de las buenas carreras que hicimos fue en San Jorge, donde había hecho la pole, en el Sprint tuve un toque con Verriello, me tocó largar último por la exclusión parcial y llegué segundo.

-En el medio del campeonato, pudiste despejarte un poco e irte de viaje de egresados, ¿no?

-Sí, antes de la fecha de Río Cuarto, me fui a Bariloche con mis compañeros de estudio y pude disfrutar de ese momento. Cuando uno elige esto de correr y trata de ser profesional, deja muchas cosas de lado y se pierde de un montón de cosas. Por suerte, en esta oportunidad, pudimos irnos cuando no tenía carreras y lo viví a full.

Texto: D.C. | Foto: Prensa Top Race

Campeón Top Race Junior | Juan Cruz Roca

"ME SORPRENDIÓ LA CONTUNDENCIA QUE TUVIMOS"

La temporada del sanjuanino fue perfecta, con 13 triunfos sobre 16 carreras y se consagró campeón anticipadamente.

El 2023 de Juan Cruz Roca fue tan vertiginoso como su campeonato de Top Race Junior. Terminó unas entregas para la Universidad (comenzará la carrera de Martillero corredor inmobiliario público de manera online en la Siglo XXI) e inició sus merecidas vacaciones, después de un año a full. *"Llegué de viaje de egresados de Bariloche, me subí a la camioneta y me fui para Olavarría. Estaba muerto el fin de semana de la carrera porque no había dormido mucho, pero pudimos festejar el campeonato"*, cuenta el "Colo", quien en la quinta fecha ya tenía el título asegurado.

Con apenas un par de años como piloto, Roca marcó 12 pole position en 14 clasificaciones y ganó 13 de las 16 carreras que se disputaron. *"Yo había corrido solo una carrera en un zonal cuyano con un 128, donde largué 21° y terminé 3°, y no tenía idea de nada. Cuando los Persia armaron el SDE San Juan, bromeamos que me iban a armar un Junior para mí y así fue. Debuté en Buenos Aires 2022 y creo que el haber trabajado todo el año pasado y esta temporada con Ariel (Persia), quien fue campeón en 2019, ganó en todos los circuitos y conoce muy bien al auto, fue el plus que tuvimos. Además, nos poníamos a ver los demás autos y no tenían la atención que tenía el nuestro, que trabajaban como si fuera un V6. Eso fue el 50% o más de la clave para la obtención del campeonato"*, expresa el joven de 19 años, a quien le picó el bichito de las carreras en un paseo de verano...

"Mi papá fue cinco veces campeón del mundo de pádel, pero le gustaba el automovilismo, entonces íbamos a las carreras y conocíamos a Fabián (Flaqué) y Ariel (Persia). Pero mi historia empezó en unas vacaciones en Mar del Plata, en una pista de alquiler, donde choqué a mi mamá en plena recta y la tiré contra las gomas; después le pegué a mi tía también y estaba como loco. Cuando llegamos a San Juan, le insistí a mi viejo para que me compre un karting, me compró un 110cc y así comenzó esta pasión", recuerda.

-¿Te asombró la forma en la que se dio el título?

-Sí, me sorprendió la contundencia que tuvimos. Si bien el año pasado habíamos tenido buenas fechas, que hayamos comenzado el año como lo empezamos, con el tema de la manguera (NdeR: tenía la línea de combustible desconectada antes de engrillar, largó último y triunfó en Buenos Aires) y poder ganar, sabía que teníamos que ir fecha tras fecha, sin desconcentrarme. La segunda carrera fue muy peleada con Agustín (Joseph), tuvimos un mano a mano hasta la última vuelta, donde la pude ganar, y a partir de ahí encontramos un ritmo muy firme en el auto.

-¿Qué fue lo más loco que te pasó tras la coronación?

-Cuando yo llegué a la categoría, veía a los pilotos grandes como superhéroes. Hoy veo pasar a Matías Rossi o Agustín Canapino y se me iluminan los ojos. Y a partir del campeonato, que me empiecen a reconocer y hablar, fue algo fabuloso. En la fiesta de premiación del ACA, vino a saludarme Nicolás Varrone, me

hablaron Rossi y Leonel Pernía, y me reconocieron por mi nombre, o por "Colo", pero eso fue lo más loco que me pasó en el año.

-¿Qué proyectos tenés para 2024?

-Vamos a correr en el Top Race Series, aunque todavía no sé con qué equipo. Estamos hablando con el SDE y con algunas estructuras más, por un tema presupuestario y de los sponsors, y también voy a hacer algunas carreras en el TC2000 Series.

-¿Y en el automovilismo, hasta dónde te gustaría llegar?

-Me encantaría correr en Europa, pero el objetivo que tengo es llegar al Top Race V6. El sueño es correr algún día en el TC, así que quiero hacer las bases en el Top Race para, algún día, empezar la escalera en la ACTC.

Familia, allegados y miembros de la escuadra celebran con el "Colo" en el podio.

En 2021, Roca debutó en el zonal cuyano con un 128 y subió al tercer escalón del podio.

Juan Cruz incursionó en la F3 Metropolitana en 2022 con un auto del equipo de "Josito" Di Palma.

Campaña Roca

Fecha	Autódromo	Clasif.	Sprint	Carrera 2
1	Buenos Aires	1°	1°	1°
2	Concordia	1°	1°	1°
3	C. del Uruguay*	1°/1°	1°	1°
4	San Jorge*	2°/2°	Ab.	1°
5	Olavarría*	1°/1°	1°	ET
6	Paraná*	1°/1°	1°	1°
7	Río Cuarto*	1°/1°	1°	1°
8	C. del Uruguay II*	1°/1°	2°	1°

*Se disputaron dos clasificaciones y dos carreras

ET: Excluido por técnica.

El Mercedes del SDE San Juan fue casi imbatible durante todo el año.

PROCAR 4000

Informe: Prensa Procar 2000 | **Fotos:** Braian Schull

10ª Y 11ª FECHA | BUENOS AIRES | 16 Y 17 DE DICIEMBRE

CLASE A

Chao volvió a lo más alto del podio en su incorporación al José C. Paz Racing.

Pietranera disfruta su merecido título luego de vencer la segunda prueba bajo la lluvia: acompañan Rossi y Lynn (3°).

PRIMERA FINAL (12V)

Pos.	Piloto	Tiempo / Dif.
1°	Chao, Diego	23:42.368
2°	Ronconi, J. Augusto	a 0.740
3°	Rossi, Gastón	a 5.202
4°	Gómez, Ezequiel	a 18.912
5°	Lynn, Federico	a 24.127
6°	**Maggini, Luis (M)**	**a 30.966**
7°	Pietranera, Germán	a 32.142
8°	Maggini "Coki"	a 32.614
9°	Costas, Kevin	a 33.644
10°	Biondelli, Ezequiel	a 35.523

SEGUNDA FINAL (11V)

Pos.	Piloto	Tiempo / Dif.
1°	Pietranera, Germán	27:21.437
2°	Rossi, Gastón	a 0.248
3°	Lynn, Federico	a 0.783
4°	Ronconi, J. Augusto	a 1.203
5°	Rodríguez, Pablo	a 1.736
6°	Gómez, Ezequiel	a 4.082
7°	Nowak, Leonardo	a 4.819
8°	**La Cortiglia, Omar (M)**	**a 6.830**
9°	Gobetto, Alejandro	a 8.364
10°	Biondo, Nicolás	a 9.493

(M) Piloto Copa Master

Campeonato: Pietranera, 407 (campeón); Gómez, 301,5; 3° Ronconi, 275,5; 4° Biondo, 271,5; 5° L. Nowak, 262,5; 6° Lynn 243,5; 7° L. Maggini Jr., 234,5; 8° La Cortiglia, 211; 9° "Coki" Maggini 210; 10° Chao 198,5; etc.

MAGGINI MOTORSPORT

BOSCH Service
NIPPON TECH
Bosch Car Service
TEL.: 4704-5017
11-6381-9571

GANÓ CHAO Y PIETRANERA LOGRÓ EL TÍTULO

El de Villa Bosch quebró la mala racha mientras Germán Pietranera ganó la segunda carrera y se consagró.

Gastón Rossi se quedó con ambas pole position con el Ford del FH Mi Motorsport. La primera carrera, disputada en la variante número 9 del Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires bajo una lluvia incesante, fue liderada hasta el final por Diego Chao. Lo escoltaron Juan Augusto Ronconi, con la Chevy del MG Racing y Rossi.

La segunda final arrancó con Pietranera largando desde la mejor posición. El piloto del Rodrigues Competición, que se había coronado en la primera competencia del fin de semana, festejó el título con un triunfo, ratificando el gran potencial que tuvo durante todo el año. Lo siguieron Rossi y Federico Lynn.

Gómez cambió el "1" por el subcampeonato, manteniéndose en un nivel top: sumó tres podios y ganó una carrera.

Lynn arribó 3° en la segunda final con el Ford atendido por el FF Racing y motorizado por Matías Guillén.

Gallo (12°) avanzó bien en la primera de las finales y quedó a una vuelta de completar la segunda.

Luisito Maggini terminó 14° y 11° las respectivas competencias y fue el mejor integrante de la familia en el torneo: 7°.

Tras un 17° puesto en la carrera inicial, P. Rodríguez redondeó un excelente 5° lugar en la segunda con la pista anegada.

Rossi sumó dos podios (3° y 2°) con el Ford del FH Mi Motorsport.

CLASE B

PRÓXIMA FECHA: **24 Y 25 DE FEBRERO EN EL AUTÓDROMO DE BUENOS AIRES (CIRCUITO N°8)**

PRIMERA FINAL (12V)

Pos.	Piloto	Tiempo / Dif.
1°	Pérez, Carlos	24:00.117
2°	Farabello, Juan M.	a 0.566
3°	Guevara, Alan	a 1.125
4°	Fuentes - Fuentes	a 8.809
5°	Heredia, Iván	a 9.625
6°	Bazterrica, Claudio	a 12.888
7°	Prato, Luis	a 19.398
8°	Maggini, Fabricio	a 20.950
9°	Andreoli, Mario	a 24.553
10°	Bottan, Lucas	a 25.273

SEGUNDA FINAL (11V)

Pos.	Piloto	Tiempo / Dif.
1°	Guevara, Alan	22:27.399
2°	Farabello, Juan M.	a 1.442
3°	Pérez, Carlos	a 6.728
4°	Prato, Luis	a 12.659
5°	Fuentes - Fuentes	a 13.153
6°	Fucci - Ciocci	a 14.567
7°	Maggini, Fabricio	a 23.090
8°	**Castejurry, Nelson (M)**	**a 25.372**
9°	Costas, Tomás	a 26.017
10°	Andreoli, Mario	a 28.999

(M) Piloto Copa Master

Campeonato: Guevara, 484 puntos (campeón); 2° Farabello, 393; 3° Martin/Valentín Fuentes, 320,5; 4° Heredia, 313; 5° Roni Caggiano/Bava, 259; 6° Bazterrica, 245,5; 7° Gargaglione, 205; 8° Gallo, 182; 9° Di Maio, 180,5; 10° Roque Caggiano/Pérez, 179; etc.

Pérez venció la final inicial con el Chevrolet 400 atendido por Torres Engine y motorizado por Mammarella Racing.

El campeón Guevara cerró su temporada en lo más alto del podio. Comparten Farabello y Pérez (3°).

PÉREZ DE REGRESO; GUEVARA, A LO CAMPEÓN

Carlos Pérez triunfó en su vuelta y el coronado Guevara se impuso en la segunda final.

El sábado, el entrerriano Martín Fuentes se quedó con ambas pole position, mientras Pérez se adjudicó la primera de las competencias, seguido por Juan Manuel Farabello, quien lo atacó hasta la bandera de cuadros. El último escalón del podio fue para Guevara.

La última fecha del año, en el "Gran Premio Mi Mutual", disputado en el circuito N°9, comenzó con el dominio de Fuentes, pero un exceso en la horquilla lo retrasaría en el clasificador. Así, Guevara saltaba a la punta de la carrera, soportando los ataques de Farabello, quien al final quedó segundo, seguido por Pérez.

Esta vez M. Taddeo no pudo plasmar en las finales el buen desempeño mostrado en la clasificación.

Farabello fue 2° en las dos pruebas. El subcampeón cerró un gran año debut dentro de la categoría.

Ludueña se llevó como mejor resultado un 12° puesto en la segunda final.

Rojas cumplió en un fin de semana complicado por la lluvia: 15° en ambas carreras.

LubriGar SAN MARTIN
Saenz Peña 2532 - V. Maipú - San Martín
Tel. 15-5712-9399/4713-5118/ID 446*1155
E-mail: jorge.gargaglione@gmail.com

gallo AUTOMOTORES
Tel: 11-6451-2784 | General Rodríguez

Cristales MONROE
Parabrisas y cristales para el automotor
Av. Juan B. Justo 7371 (C.A.B.A) | Tel: 2060-8600
Av. Dr. Balbín 2967 (C.A.B.A.) | Tel: 4541-4237

mt neumaticos & servicios
PIRELLI DUNLOP Distribuidor Oficial
Av. Pte. Perón 24 Villa de Mayo Tel: 4463.6860
Av. R. Balbin 106 San Miguel Tel: 4664-5700
Av.Lagomarsino 2573 Ruta 8 - Cruce Derqui Tel: 0230-4646560
Las Magnolias 701 Pilar Tel: 0230-4646182/83
martintaddeo.neumaticosyservicios@hotmail.com

RS Radiadores del Sur
Casa Central: Av. Del Banco Centenera 3192, Caba.
Tel.: 4918-7266 4919-8794 0800-333-2249
11-5934-0386
Sucursal: Av. San Martín 110, Burzaco, Pcia. Bs. As.
Tel.: 4293-8733
11-5920-3173
info@radiadoresdelsur.com.ar

Informe: Prensa Procar 2000 | **Fotos:** Braian Schull

PROCAR 2000

9ª FECHA – BUENOS AIRES – 16 Y 17 DE DICIEMBRE

CIOCCI Y FORTUNATO, PESE AL CLIMA

Con la victoria en el cierre de temporada (logró tres en 2023), Tomás Ciocci finalizó 5° en el torneo.

Uno ganó la carrera y el piloto de Lobos se coronó bicampeón en la telonera.

En un fin de semana muy complicado por las condiciones climáticas en el Autódromo de Buenos Aires, la categoría dio comienzo a su último fin de semana de actividad el sábado, con la clasificación en el circuito número 5 del autódromo capitalino. Luciano Fortunato conseguiría la pole por duplicado, sumando los primeros puntos del fin de semana, mientras Nicolás Alonso quedó segundo y Matías Gruccio –que llegó con chances de ganar el título- ocupó el tercer lugar.

El domingo, las fuertes ráfagas de viento causaron destrozos sobre las carpas del autódromo así como también sobre muchos de los 14 autos de carrera que iban a participar de la competencia decisiva, por lo que la final correspondiente a la décima fecha fue suspendida.

Pasado el mediodía se llegó al acuerdo de poner en marcha una final por esta última fecha pero tomaron parte de ella tan solo siete autos, situación que no cumplía el mínimo de competidores estipulado por el reglamento deportivo (ocho) para que la carrera sea puntuable.

En una condición de pista muy complicada, la final quedaría en manos de Tomás Ciocci con el Opel K180 del GHerrera Racing. Segundo arribó Serafín Sapienza y tercero Alexander Gargaglione.

FINAL (A 12 VUELTAS, SIN PUNTOS): 1° T. Ciocci, 17m21s324/1000; 2° Serafin Sapienza; 3° Gargaglione-Gargaglione; No clasificados: Martín Benegan (8 vtas.); Julio Maneiro (5 vtas.); Juan Manuel Mitidieri y Gastón Bernata (1 vta.).

CAMPEONATO: 1° Luciano Fortunato (campeón), 218 puntos; 2° Nicolás Alonso, 190; 3° Matías/Fabián Gruccio, 187,5; 4° Pedro Logarzo, 160,5; 5° Tomás Ciocci, 135,5; 6° Serafin Sapienza, 87,5; 7° Alexander/Jorge Gargaglione, 65; 8° Hugo Espinosa, 60,5; 9° Patricio Rusconi, 60,5; 10° Guillermo Fortunato, 42,5.

Alonso, coequiper del campeón y escolta en el torneo, completó un gran año en la categoría.

PRÓXIMA FECHA:
24 Y 25 DE FEBRERO EN EL AUTÓDROMO DE BUENOS AIRES (CIRCUITO N°8)

TERMAS CONCEPCIÓN ENTRE RÍOS

MÁGICAS POR NATURALEZA

Entrá, sentite cómodo.
Te espera el relax y el esparcimiento natural.

Restaurant Justo José

Parque Acuático

ALOJAMIENTOS

Bungalows

Cabañas

Aparts

Visitanos en
termasconcepcion.com
Instagram: @termasconcepcion

Autovía José G. Artigas (RN 14) KM 129
Concepción del Uruguay
Entre Ríos - Argentina
Tel: 03442 43-8042
Whatsapp: 03442 47-3805
Mail: info@termasconcepcion.com

Texto: DC | Fotos: Braian Schull

UNA MÁQUINA DE GANAR

Tras una prolífica hilera de triunfos obtenidos con anterioridad en T4000 Argentino y TC Bonaerense, el Procar le permitió festejar su 14° título a nivel personal.

Sus números son históricos. Lleva conquistados 11 campeonatos en el TC Bonaerense, uno de los mejores zonales de la actualidad, capaz de reunir 130 autos en todas las fechas. Otros dos en Turismo 4000 Argentino y es el dueño del récord de carreras ganadas en ambas divisiones: 113 en la primera y 28 en la segunda. Entre las dos suman 13 títulos, que subieron a 14 desde diciembre pasado.

-¿Hay alguien que siga tus pasos?

-Vienen mi hijo que cumplirá 18 años y mi sobrino que tiene 17. Tengo una familia recontra fierrera. Mi hermano corre, mi primo corre, así que el apellido está por todos lados. Habrá que esperar, es cuestión de tiempo... además, todavía no me bajé... ja, ja, ja.

-¿Cómo pintaba el panorama a principios de año?

-Mirá, me tengo que remitir a 2021, año que debuté con un Falcon en el Procar, en la tercera o cuarta fecha. En esa temporada gané 4 carreras. Me faltaron 3 fechas y finalicé con el número 2. Al año siguiente arranqué desde el principio pero tenía en agenda un viaje de 50 días por Europa, así que por no sumar en esa fecha lo perdí de vuelta. Por eso, este año me aboqué de lleno a ganarlo. Además, me vino bien correr con la madurez de saber que no hace falta ganar tanto para lograr el título. A veces la regularidad es necesaria por sobre la contundencia. Es decir: si el auto está para llegar al podio, a no desesperarse y aceptar esa condición. De ahí que en esta temporada, de 11 fechas, gané en 3 e hice podio en otras 4.

-Ganaste las 3 en el circuito 9 de Buenos Aires: ¿casualidad o trabajo?

-Había ganado la segunda del año y ya estaba tranquilo. Después hubo carreras en las que venía bien pero no éramos contundentes con el auto. Y en cuanto a los resultados en el "9", supongo que puede haber un restito de diferencia porque es el trazado que más me gusta de los que me toca correr. Entonces por ahí rindo al 110% y no al 100. Además, en dos de esos triunfos, me tocó hacerlo con lluvia, una alternativa que también me gusta (N. de la R.:

ganó la segunda y última del año en ese trazado bajo las mismas condiciones climáticas). Así llegamos a la última fecha con 80 puntos de diferencia, como para que el campeonato no se nos escape.

UN ESTILO, VARIOS TÍTULOS

El que lo conoce sabe que si larga cuarto y tiene el auto con posibilidades de ganar, va a intentarlo por todos los medios. Es un piloto de raza que va al frente, de los que persiguen rivales sin descanso, un representante de los luchadores. *"Igual, no soy lo que era. Antes solía manejar de manera rápida y con vehemencia. Pero lo que sí no soy es conservador. Siempre salgo a ganar, si largo cuarto o si largo último"*, define sobre sus características. *"En el último tiempo he sido más mesurado pero, a lo largo de mi campaña gané 192 competencias y, esa cantidad, no la suma un tipo conservador. Así como gané muchos títulos otros los perdí por esa misma vehemencia"*, completa.

-¿De todos los campeonatos que ganaste, elegís alguno en especial?

-El primero del T4000 Argentino me costó un montón. Venía de ser tres veces subcampeón y faltando una fecha el auto funcionaba bien, muy parejo, con buena diferencia sobre mis rivales, hasta que se rompió el motor. La única vez en todo el año. Pensé que no se me iba a dar pero en la última carrera pude coronarme. Ese fue uno de los campeonatos que más me costó y festejé, pero cada uno dejó su sabor y su lucha.

-Del último logrado en Procar, ¿qué podés decir?

¿Encontrás alguna diferencia con el primero de tu trayectoria?

-Este lo busqué tres años consecutivos hasta que lo pudimos lograr. Cuando gané el primero tenía 21 años y hoy tengo 47. Mi hijo, que siempre me acompañó desde chico, hoy tiene casi 18 años, así que es otra cosa. Por ejemplo, después de tantos años, a mi mujer le terminó gustando el automovilismo y también comparte bastante este deporte conmigo.

Germán no olvida agradecer especialmente a Fabián Nowak: *"Él es el artífice de que esté corriendo porque es propietario del auto. Los manejo desde hace un largo tiempo y se brinda conmigo como no lo hace nadie"*. El equipo que lo atiende es el Rodrígues Competición (Matías hace el chasis y Marcelo el motor) y trabajan juntos desde el T4000: *"Llevo siete años con ellos. En ese período logramos tres campeonatos, dos subcampeonatos y dos números tres"*, señala.

De las once carreras del calendario pasado, elige la novena: *"Más allá de que llevaba una buena diferencia en el torneo, el tercer puesto me alcanzaba para llegar a las últimas dos fechas con un gran margen. Sin embargo arriesgué, tenía auto para ganar y lo hice. Lo festejamos mucho porque nos dejó a un pasito del título"*.

-¿Cómo sigue el 2024?

-Siempre fuimos protagonistas, se da o no se da, pero vamos a luchar de nuevo por el campeonato; y con un nuevo desafío: posiblemente cambiemos de marca. En T4000 Argentino gané con las cuatro y en Procar con Ford y Chevrolet. Así que para este año vamos a preparar un Torino o un Dodge.

Pietranera cerró el año con 3 triunfos, todos en la variante 9 del coliseo porteño. El de San Justo fue el que alcanzó más triunfos del certamen y le devolvió la corona a Ford luego de 9 temporadas.

Texto: DC | Fotos: Braian Schull

NO BAJA EL RITMO

Tras el objetivo conquistado una fecha antes de lo previsto y una prueba sobre un TC Pista Mouras, va por un cambio en 2024.

Después de dos certámenes, en los que sus ganas y el esfuerzo fueron proporcionales a los del último, llegó el ansiado campeonato que le permitió ubicarse en el centro de las miradas y la chance de proyectarse al TC Pista Mouras. Todo volvió a encauzarse en 2021, año en el que volvía a correr tras una inactividad de cuatro temporadas.

-¿Qué se te vino a la cabeza cuando ganaste el título?

-No lo podía creer, recién caí el miércoles o jueves siguientes a la carrera. Era algo que deseábamos. Salí a correr pensando que se iba a dar el campeonato pero si no, tenía otra chance. Así que mantuve la tranquilidad, mirando por el espejo el movimiento de los rivales porque la definición dependía de mí y de lo que pudiera hacer Juan Manuel Farabello. Al final de la carrera, cuando gané, era consciente del campeonato, pero igual me costaba creerlo. Después de la vuelta de honor y las bengalas, llegué al box y me estaban esperando con el número 1. Y te juro que no caía. Recién con el paso de los días me fui apropiando del título. Y en la semana previa a la última fecha de Buenos Aires empecé a disfrutarlo con plenitud, con la motivación de salir a la pista siendo el campeón, yendo a ganar de nuevo con la tranquilidad inmensa del objetivo cumplido.

-En 2021 y 2022 lograste sendos subcampeonatos: ¿qué cambió para que el título fuera posible en el último año?

-Del pasado a este no cambiamos casi nada. Por ahí, el equipo no estuvo tan sobrecargado, ya que atendían tres autos y había varios motores en alquiler. Quizás entre idas y vueltas, eso nos quitaba algo de

El campeón ganó la última carrera del año y no dejó dudas de su merecimiento: tras imponerse en 7 carreras, subió 9 veces al podio con la Chevy del Martellini Competición.

tiempo. Pero no creo que ese haya sido el problema, más bien se cortó una racha de roturas, situaciones que muchas veces no tenían explicación. Cambió la suerte. No podes llegar a ser campeón si no te acompaña, hay que ser consciente de eso. Los resultados fueron buenos desde que llegamos al Martellini Competición, de la mano de Leo Olmos (NdelaR: el dueño del auto con el que corrió), a quien no nombro siempre pero es el que formó todo esto y el que me ayudó mucho en cada paso que di en el Procar.

LA ACTC EN EL HORIZONTE

Aunque aún no arregló el presupuesto, la idea de Alan Guevara es estar en la grilla de la primera fecha del TC Pista Mouras. A fines de noviembre probó un Dodge del Tinos Sport bajo la supervisión de Hernan Baldi y "Pupi" Yema. Hacía seis años que no manejaba un auto de esta categoría.

-Después de obtener el título probaste un TC Pista Mouras con motores de Martín Costanzo: ¿fue rápida la adaptación?

-Ya había debutado en la categoría en 2017. Mi primer contacto con un auto de la categoría fue en el equipo del "Vasco" Oyhanart, un Ford que había corrido Oscar Aventin en 1992. Más allá de andar bien, fueron carreras muy difíciles porque no me acompañó el presupuesto.

-¿Qué diferencias notaste?

-La categoría evolucionó mucho. Me encontré con un auto más rápido que, para aprovecharlo a fondo, es cuestión de pura adaptación. La idea es volver a girar a ver cómo me siento y sobre todo cómo juntamos el presupuesto. Dependo mucho de las publicidades para afrontar esta temporada. Estamos trabajando con el grupo que me acompaña para arrancar. No pude dar muchas vueltas pero fue una muy buena prueba. El equipo es súper profesional.

-¿Qué te gusta hacer los días de semana?

-En esta etapa estoy muy abocado al trabajo y, deportivamente, basado en este 2024. Por lo demás -por así decirlo-, soy una persona bastante solitaria. No salgo con mucha gente, soy de perfil bajo, más bien casero. Tengo amigos pero no ando todos los días yendo a tomar algo o de fiesta... El automovilismo me absorbe mucho y no tengo demasiado tiempo para hacer sociales.
Eso sí, corro todo el día por todos lados, a fondo. Es que este deporte depende de eso, no te podes quedar quieto.

EL MODELO DE ROSSI

Cuando le preguntamos por algún referente, enseguida mencionó a Matías Rossi, alguien que aparece en su radar desde niño, desde que corría en karting: *"Siempre lo admiré, me gusta mucho como maneja, su capacidad debajo del auto y como persona. Su tío me conoce desde el karting y tengo una anécdota que no cuento mucho por miedo a que digan 'Mirá lo que dice...', pero me quedó para siempre porque sube la autoestima y es motivo de broma en mí familia. Mi viejo estaba en un kartódromo mirando la carrera, entonces se le acercó el tío de Matías y dijo: 'Que bien que anda, me hace acordar mucho a Matías por como maneja'. Yo tendría 8 o 9 años y quedó cómo anécdota. No le presté demasiada atención pero después seguí su carrera deportiva y le guardo una gran admiración. Tendría que tener más campeonatos de los que logró por la calidad de piloto que es pero, a veces, la suerte no acompaña. Como me pasó a mí... en los dos últimos años"*, comenta.

Texto: DC | Fotos: Braian Schull

TIEMPO DE DISFRUTAR

El piloto de Lobos viene de coronarse en las últimas dos temporadas y planea la defensa con la premisa de mantener el grupo unido y relacionarse con personas positivas.

El tiempo es un bien escaso. Es el reloj que corre más rápido que nunca en los días de carreras. Y tiempo es lo que busca Luciano Fortunato para repartirlo mejor en estos días. Nadie es ajeno a los cambios económicos que aceleran el ritmo de vida. Y pasa volando por el mostrador de su ferretería, donde entre mate y mate, atiende los sobresaltos inflacionarios... *"El tiempo que antes le dedicaba a otra cosa, al esparcimiento, a compartir algunos asados con amigos del automovilismo, ahora hay que dedicárselo a los proveedores y al negocio"*, señala, aludiendo a la situación económica.

-¿Fue por eso que faltaste a una carrera?

-No, falté por un compromiso de viaje: la categoría tenía programada la anteúltima fecha para el 12 de noviembre y si bien llamé un mes y medio antes para confirmar su realización, al poco tiempo se cambió el calendario. Así que me quedé sin correr...

-¿Qué balance haces de tu segundo título?

-Fue un año un poco raro. Cambiamos de rival a mitad de campeonato. Pedro Logarzo había arrancado firme, estaba segundo en el torneo y habíamos peleado las primeras cinco o seis carreras, pero después se empezó a quedar, tuvo un par de abandonos, y sobre el final aflojó un poco. Llegué a la última fecha con 26 puntos de ventaja y ahí la lucha pasó a ser con mis compañeros de equipo, Nicolás Alonso y el binomio Gruccio, quienes este año se destaparon un poco y ganaron carreras. Así que terminamos peleando con ellos.

CAMPEONATO EN CASA

El equipo que comanda Fortunato tuvo la virtud no solo de armar el auto que le posibilitó ganar el título, sino que además puso en pista la herramienta que utilizaron los que finalizaron segundo y tercero

El Opel K180 amarillo del SN Racing es motorizado por Lucas Dabué (hermano del chasista); el color es un homenaje a su tío "Coco" Fortunato, inolvidable piloto de TC2000 que en los '80 puso en pista un destacado Peugeot 505 del mismo tono.

en el torneo. Marcos Dabué y Hugo Caracocci se ocupan de los chasis, mientras que Hernán Atamañuk y resto del equipo del auto del campeón. *"La forma de llegar a pelear los campeonatos es estar atentos a todos los detalles. Creo que si le preguntamos a cualquiera que haya ganado un título, respondería de esa manera. Es lo único que podes hacer. Se evoluciona y mejora el auto; como piloto se trabaja deportiva y mentalmente las condiciones físicas y psíquicas, pero si el auto da una vuelta y te deja por un mal armado, todo lo que hiciste es de gusto"*, categoriza.

-¿Cómo te sentiste conductivamente cuando la categoría salió del Autódromo de Buenos Aires?
-Para mí fue un lindo desafío. El hecho de haber ido a correr a Nueve de Julio y Concepción del Uruguay sirve para variar. De todos modos, en el "Gálvez" hay cinco circuitos disponibles y, menos el 12, usamos el 8, el 7, el 9 y el 5.

-¿En qué tipos de trazados te sentís más a gusto?
-Me gustan todos, ja, ja, ja, no hay uno que me desagrade. En Concepción disfruté mucho, es un lindo dibujo que se adapta muy bien al tamaño de los autos de esta categoría. Es muy rápido, desafiante, con varias curvas complicadas. Es muy ancho y nos sobra pista, permite transitar a fondo curvas que parecen ser cerradas, como la 1 o la 2. Tal vez para los autos más grandes es un circuito que puede parecer un poco trabado, pero para nosotros es rapidísimo.

-¿Qué carrera disfrutaste más?
-Este año peleamos mucho la primera fecha con Logarzo. Recuerdo que el ganó la serie y en la final largó adelante. Lo seguí un montón de vueltas, bien pegado, y lo superé a poco del final. Se había pasado un pelito en la horquilla. Me acuerdo porque significó arrancar el año con el pie derecho.

-¿Cómo analizas la categoría?
-Hay cuatro o cinco autos que se destacan por su paridad. Después existe una diferencia con el resto. Hubo muchas carreras peleadas en los primeros puestos.

2024 ¿SIN CAMBIOS?

-¿Vas a defender el título o intentarás probar en otra especialidad?
-No creo que cambie de categoría. Seguimos para apoyar el Procar 2000, porque se formó un grupo de gente que además de competir, la pasa bien. Para nosotros el automovilismo también es hacer relaciones sociales. Sirve para juntarnos un montón de amigos y conocidos. Si bien no estamos participando todos con continuidad, hay 8 o 9 pilotos de Lobos que nos conocemos de antes. El que no compartió con alguno un fin de semana en el TC Bonaerense, compitió con otro en el TC Roqueperense.

-Te invito a soñar un poco, ¿te gustaría volver a correr en otra categoría?
-La única posibilidad es hacer algo chico, tal vez Turismo Pista en Clase 2. Siempre me llega un ofrecimiento a través de algún contacto, pero nunca lo definí porque estoy tan ocupado con el trabajo que de solo pensarlo me quita el envión.

-¿Y un auto de mayor potencia?
-Nooo, ya no... podría ir a la Clase B del Procar 4000, continuando más o menos en este mismo recorrido; o a la A: pero sería demasiado, porque tengo que salir a trabajar más con las publicidades. A lo mejor se consiguen, pero habría que dedicarle mucho tiempo y, la verdad, lo que me falta es tiempo. Pero voy a defender el título porque no quiero que el grupo se desarme. Si puedo hacer otra categoría será como un extra al Procar 2000. Dependerá de la economía y de lo que pase en febrero o marzo.

El tiempo no para. O tiempo es dinero. Y tiempo, para Fortunato, es calidad de vida.

NOTI TC

LAS ÚLTIMAS NOVEDADES

CALENDARIOS CONFIRMADOS Y NUEVA FISCALIZACIÓN

A fines del año pasado, en la sede de la ACTC, se dieron a conocer los calendarios de todas las categorías de la entidad, más los del Turismo Nacional y Turismo Pista, las divisionales que serán fiscalizadas por dicha asociación a partir de esta temporada.

La acción automovilística comenzará el 28 de enero, con el TC Mouras y el TC Pista Mouras en el Autódromo de La Plata. A continuación, el detalle de todos los fines de semana.

TC Y TC PISTA

Fecha	Día
1	25-feb
2	17-mar
3	07-abr
4	28-abr
5	12-may
6	26-may
7	16-jun
8	07-jul
9	28-jul
10	18-ago
11	15-sep
12	29-sep
13	20-oct
14	10-nov
15	01-dic

TC MOURAS Y TC PISTA MOURAS

Fecha	Día
1	28-ene
2	11-feb
3	03-mar
4	24-mar
5	14-abr
6	19-may
7 y 8	09-jun
9	30-jun
10	11-ago
11	01-sep
12	13-oct
13	03-nov
14	15-dic

TCPK Y TCPPK

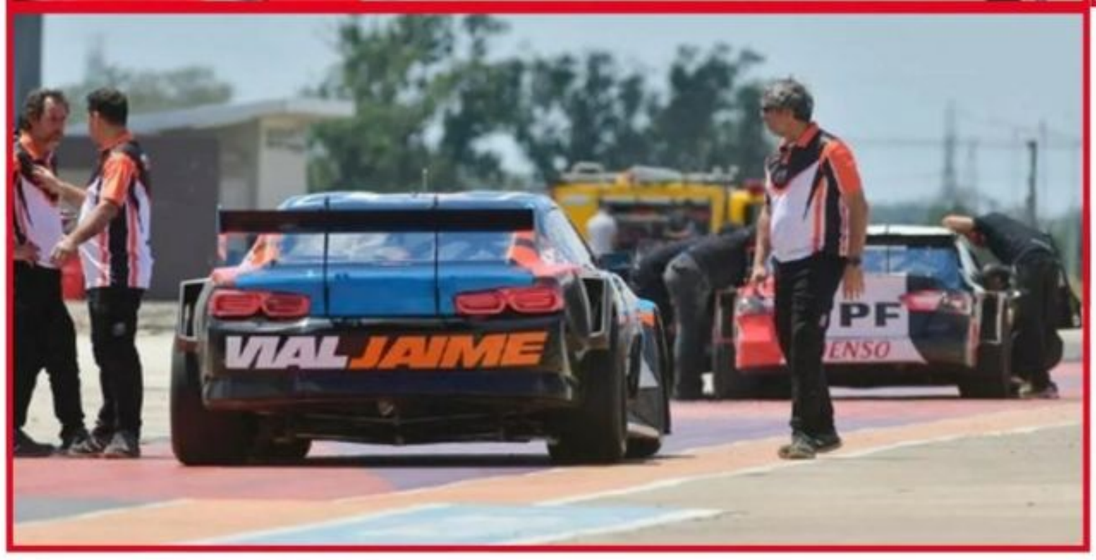
Fecha	Día
1	11-feb
2	24-mar
3	19-may
4	30-jun
5	21-jul
6	11-ago
7	01-sep
8	13-oct
9	03-nov
10	15-dic

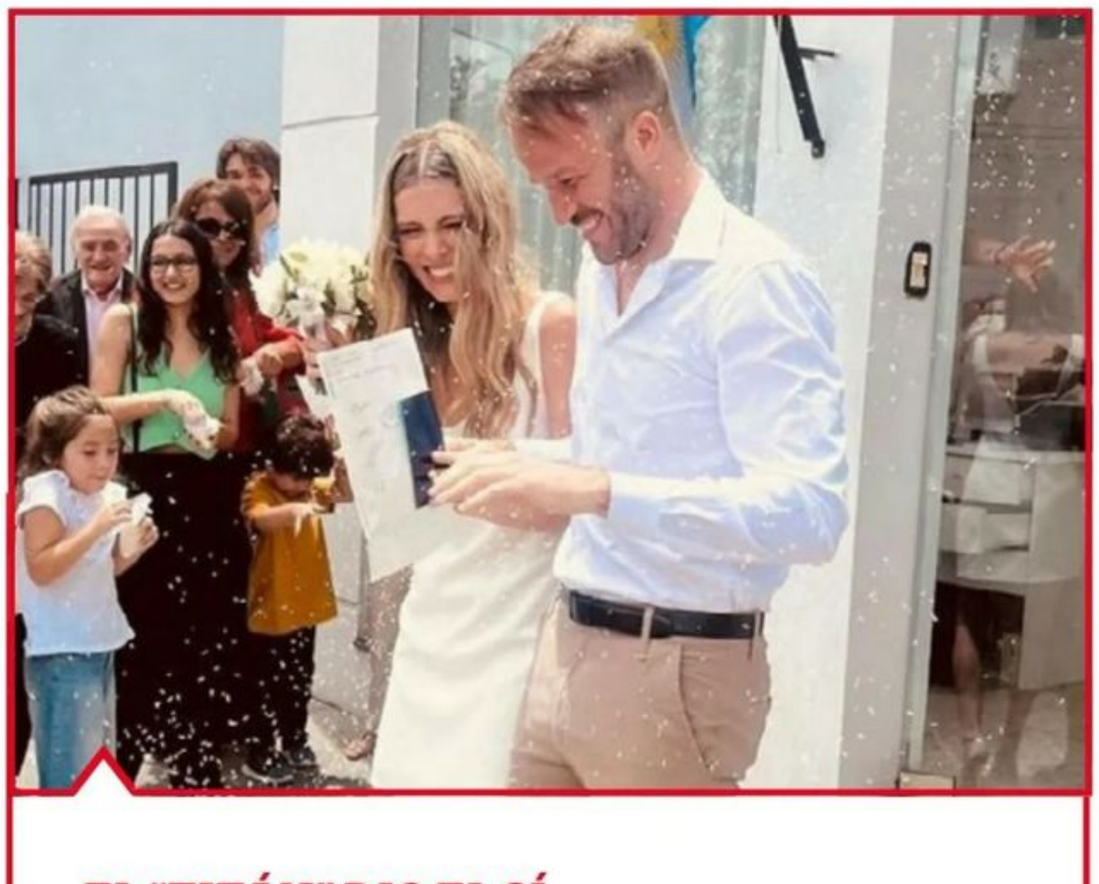
TN

Fecha	Día
1	18-feb
2	10-mar
3	31-mar
4	21-abr
5	12-may
6	02-jun
7	14-jul
8	04-ago
9	08-sep
10	06-oct
11	17-nov
12	08-dic

TURISMO PISTA

Fecha	Día
1	04-feb
2	03-mar
3	14-abr
4	05-may
5	23-jun
6	21-jul
7	25-ago
8	22-sep
9	27-oct
10	24-nov





EL "TITÁN" DIO EL SÍ

En el Registro Civil de Arrecifes, y con sus hermanos Matías y Milagros como testigos, Agustín Canapino y Josefina Di Palma sellaron su vínculo de amor con el casamiento. ¡Felicidades, chicos!

LOS TC NUEVA GENERACIÓN SALIERON OTRA VEZ A PISTA

Como había ocurrido antes del Premio Coronación de San Juan, el Chevrolet Camaro del Pradecon Racing, el Ford Mustang del DTA Racing, el Dodge Challenger del Di Meglio Motorsport y el Toyota Camry del Coiro Dole Racing giraron en el Autódromo de San Nicolás y realizaron tiradas en el kilómetro para realizar pruebas aerodinámicas. Los pilotos encargados de las pruebas fueron Christian Ledesma (Camaro), Alan Ruggiero (Mustang), Juan Martín Trucco (Challenger) y Andrés Jakos (Camry). En los próximos días sería puesto en pista por primera vez el Torino, modelo que fue rediseñado y construido íntegramente por el departamento técnico de la ACTC y los ingenieros del Trotta Racing, Maximiliano Juárez y Gabriel Mazzei.

FONTANA MUDÓ SU CHEVROLET A CHACABUCO

Tras la desvinculación del RUS Med Team, Norberto Fontana anunció su llegada al equipo Hermanos Álvarez Motorsport, estructura de los chacabuquenses Gastón y Cristian, y será compañero de Elio Craparo. La Chevy (conducida en 2023 por Matías Canapino) contará con el asesoramiento técnico del Trotta Racing y la motorización de Daniel Berra.

EL RUS MED TEAM RENUEVA LAS ILUSIONES

El equipo comandado por Mauro Medina continuará apostando fuertemente en las categorías de la ACTC. Facundo Ardusso (Chevrolet) y Nicolás Bonelli (Ford) seguirán en TC, mientras que Matías Canapino, Blas Séfchek (Torino ex Ardusso), Ignacio Esquivel y Thomas Ricciardi harán sus presentaciones en TC Pista. Otros que ascenderán de categoría serán Santiago Biagi y Genaro Rasetto, con sendas Dodge, mientras que Juan Pablo Guiffrey incursionará en autos con techo en TC Pista Mouras, al mando de un Torino (ex Fontana). En TC Pick Up debutará Ardusso con una S10, en tanto que Benjamín Antón continuará en TC Pista Pick Up. A su vez, el ingeniero Carlos Serpero se incorporó a la escuadra y trabajará a la par con Guillermo Cruzzetti.

EL 2024 DEL "VOLADOR"

Con un sponsor day en el Autódromo de La Plata, Julián Santero presentó a los coches que lo acompañarán en esta temporada: el Ford de TC y la Hilux de TC Pick Up, categoría en la que debutará. Ambas unidades serán atendidas por el equipo LCA Racing y motorizadas por Mauricio Candela.

UN CAMARO PARA "CAÍTO"

Junto a los Camaro de Christian Ledesma (Pradecon Racing) y Marcos Quijada (Uranga Racing), Ricardo Risatti será el tercer piloto que estrene un Chevrolet de nueva generación en la apertura de la temporada, el 25 de febrero en El Calafate. El LRD Performance trabaja a buen ritmo en la construcción de la unidad.

@hotel_rio_salto_bs_as

www.hotel-rio.com.ar

HOTEL **RIO**

Muy cerca tuyo hay un lugar único entre el verde de la naturaleza ¡Descubrilo!

Hacé tu reserva al 2474 67 1058 de 09:00 a 15:00 hs
Av. Costanera y Ruta 32 S/N - Salto - Buenos Aires

SALEN LOS TOROS

El equipo de la Asociación de Concesionarios Renault, atendido por el Trotta Racing, confirmó al compañero de Marcos Landa, quien continuará con el Torino de vieja generación, y quien conducirá el modelo nuevo: Tobías Martínez. El campeón 2023 de TC Pista será el encargado de desarrollar la primera versión del Toro construido por la ACTC y la escuadra de Esteban Trotta. En TC Pista competirán Gerónimo Gonnet e Ignacio Fain, y en TC Mouras, Felipe Bernascconi será el piloto de la estructura de Chacabuco.

EL A&P COMPETICIÓN REDOBLA LA APUESTA

La escudería de la familia Oggioni formará con Gastón Ferrante y Facundo Chapur en TC. El de Castelar se subirá a un Toyota Camry, en tanto que el cordobés debutará en la máxima con un Dodge. Además, ambos continuarán en TC Pick Up, con una Ranger del SAP Team y una Hilux del LCA Racing, respectivamente.

PLANTILLA COMPLETA PARA EL SAP TEAM

Con una reunión para despedir el año y celebrar el muy buen 2023 que tuvo, el SAP Team de la familia Garro presentó el plantel de pilotos para las distintas categorías de la ACTC. En TC continuará Humberto Krujoski al mando de una Dodge, mientras que en TC Pista pondrá en pista tres Dodge para Lucio Calvani, Sebastián Salse y Joaquín Ochoa. En TC Pick Up se sumará Gastón Ferrante, en tanto que en TC Pista Pick Up se alistarán las Ranger para Salse e Iñaki Arrias. Los motores estarán a cargo de Alfredo "Gardelito" Fernández, tanto de los Dodge como de "las chatas", y la atención será de Mario Bruna en los chasis, bajo las órdenes de Julio De Bonis.

LOS PASES DEL 2024

Mediante un comunicado de la Comisión Asesora y Fiscalizadora (CAF) de la ACTC, la institución dio a conocer a los pilotos autorizados para ascender de categoría.

De TC Pista a TC:

Tobías Martínez (foto) | Agustín Martínez | Facundo Chapur | Lautaro de la Iglesia | Rudi Bundziak | Sebastián Abella

De TC Mouras a TC Pista:

Jeremías Scialchi | Ignacio Fain | Jorge Barrio | Gerónimo Gonnet Blas Séfchek | Matías Cravero | Thomas Ricciardi | Ignacio Esquivel | Renzo Testa | Joaquín Ochoa | Baltazar Leguizamón | Alberto Jaime | Lucas Granja | Thiago Martínez (campeón TN C2)

De TC Pista Mouras a TC Mouras:

Gastón Iansa | Faustino Cifre | Thomas Pozner | Benjamín Ochoa Marco Dianda | Santiago Biagi | Nicanor Santilli Pazos Manuel Borgert | Genero Rasetto | Felipe Bernasconi | Joaquín Torres | Juan Sebastián Gallo | Eugenio Provens

LOS NUEVOS MODELOS, EN LA ETAPA FINAL

Los equipos Uranga Racing y JPG Racing no se tomaron descanso y se encuentran armando los coches que se estrenarán en las primeras fechas del año. En el taller de Tandil, comandado por Daniel y su hijo Nicolás Uranga, trabajan sobre el Ford Mustang que manejará Nicolás Trosset y en el Chevrolet Camaro de Marcos Quijada. *"En el Mustang nos faltan algunos detalles y está muy avanzado, mientras que del Camaro estamos esperando algunas piezas de chapa y vamos a llegar más con lo justo"*, dijo el "Chispa" Uranga, cuya idea es probar antes de viajar a El Calafate. A Gianini y su equipo, en tanto, le falta parte del enchapado y el interior, por lo que el saltense estima que no llegarán para la presentación del año y recién podría volver al TC en la 2ª fecha.

FESTEJO E INCORPORACIÓN

Las Toscas Racing celebró el campeonato de TC Pista de Tobías Martínez en su taller de Canning con los pilotos del equipo, invitados y sponsors. Entre las novedades se anunció la incorporación de Gastón Iansa en TC Mouras (como parte del acuerdo con el JP Carrera) y el traslado de la Chevy que utilizó Christian Ledesma al taller del JP para que lo maneje Santiago Mangoni. El Chevrolet que consagró al sanjuanino, en tanto, servirá para el regreso al TC de Christian Iván Ramos.

SE ALISTAN LOS FORD EN PARANÁ

El equipo "Gurí" Martínez Competición prepara la armada Ford para todas las categorías de la ACTC en las que participará. En TC, Agustín Martínez fue autorizado a debutar con un Falcon, aunque más adelante en la temporada deberá escoger entre Torino, Dodge o Toyota. En TC Pista, la escuadra entrerriana tendrá tres incorporaciones: Renzo Testa, Nicolás Moscardini y Sebastián Reynoso. Y en TC Pick Up, con sendas Ranger, competirán Ignacio Fain y Rodrigo Lugón.

OTRA ESCUADRA A PURO ÓVALO

En Arrecifes, el Catalán Magni Motorsport se prepara para afrontar el 2024, por ahora, con cinco Ford en distintas categorías. En TC, Juan Tomás Catalán Magni tratará de mejorar lo hecho en 2023, en donde obtuvo un triunfo (Neuquén), otro podio (Viedma) y el 13° puesto en el campeonato, siendo su mejor actuación en la máxima. En TC Pista, se sumarán Juan Ignacio Maceira y Cristian Beraldi, en tanto que en TC Mouras correrá Benjamín Ochoa y en TC Pista Mouras se presentará Ignacio Catalán Magni, hermano menor de "Juanto".

MANOLO RODRÍGUEZ

1

Gracias a todos los que me acompañaron en el logro de este título.

Campeón TC PLATENSE 2023

DMC TEAM

URCERA PROBÓ EL FORD

En el Autódromo de La Plata, José Manuel Urcera tomó contacto por primera vez con el Ford del equipo Moriatis Competición con el que afrontará la próxima temporada. El rionegrino giró 40 vueltas y trabajó junto al ingeniero Diego Montero en la puesta a punto. *"Probamos todo el día y sacamos un montón de información. Trabajamos en diferentes puntos del auto y fuimos mejorando. Todo lo que se recabó nos servirá para arrancar el año y eso me deja conforme"*, dijo Manu.

SE LLEVARON SUS FANGIO

La Comisión Deportiva Automovilística del Automóvil Club Argentino galardonó a los campeones de las categorías fiscalizadas por la entidad, en el primer piso del edificio de la avenida Del Libertador, y les entregó una estatuilla de los Premios Fangio a Leonel Pernía (Campeón Argentino de TC2000), Mateo Polakovich (Campeón Argentino de TC2000 Series), Nicolás Suárez (Campeón Argentino de Fórmula Nacional), Luis José Di Palma (Campeón Argentino de Top Race V6), Lucas Bohdanowicz (Campeón Argentino de Top Race Series) y Juan Cruz Roca (Campeón Argentino de Top Race Junior).

UNA NUEVA TELONERA

A partir de este año, junto al TC y TC Pista, se incorporará al cronograma del fin de semana la Fórmula 2, categoría de monopostos que será fiscalizada por la ACTC y cuyo campeón tendrá el pase al TC Mouras. Gran parte de los autos y motores serán los mismos que, hasta el año pasado, conformaban la Fórmula Nacional.

CUENCA CEREALES S.A.

FELICITA AL PILOTO CRONO

AUTOMOVILISMO SIN VUELTAS

ELIO CRAPARO

POR EL CAMPEONATO DE TC PISTA PICK UP

2023 Y POR COMPLETAR EXITOSAMENTE SU

PRIMERA TEMPORADA DE TC

121 Elio Craparo

CUENCA CEREALES SIEMPRE JUNTO A

JUAN MARTÍN TRUCCO

CUENCA CEREALES S.A.

Acopio de cereales

Florentino Ameghino S/N | Tres Algarrobos | Pcia. de Buenos Aires | Tel. (03388) 492664

Sucursal Pasteur: Tel. (02355) 492058

RUS®
RIO URUGUAY SEGUROS

La Copa de Oro RUS de TC 2023 se va para Entre Ríos.
El mayor galardón del automovilismo argentino en manos de Mariano Werner.
¡Felicitaciones Tricampeón!